

AFCAN

Information



Les articles publiés dans la revue AFCAN INFORMATIONS n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs, leur reproduction ou leur adaptation n'est permise qu'avec référence à la revue et après autorisation de l'éditeur

I AFCAN F O

La revue trimestrielle de
l'Association Française des Capitaines de Navires.

Rue de Bassam - 29200 BREST

Tél. 02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Site web : www.afcan.org

Sommaire

Page 4	Responsabilité Etat du pavillon
Page 7	Ship Handling
Page 10	Créance salariale – P. Chaumette
Page 20	Nationalité des Capitaines- P. Bonassies
Page 24	Communiqué des Coast Guards
Page 26	Tribune libre
Page 31	En passant par la cambuse

Rappel aux adhérents :

Si vous voulez continuer à recevoir la revue et les lettres mensuelles

Signalez vos changements d'adresse, n° de téléphone,

Pour ceux qui ont un E-mail passez-nous un message pour mise à jour de nos fichiers ou vous risquez de ne plus recevoir les lettres mensuelles.

4 numéros par an
Siège social :
rue de Bassam
29200 BREST

Directeur
de la publication :
Cdt Daniel MARREC

ADHESIONS, MONTANT DES COTISATIONS 2004

- Capitaines en activité • 222 €
- Capitaines en mission à terre • 170 €
- Capitaines retraités • 50 €
- Membres associés • 50 €

Extraits des statuts : "Les membres associés comprennent les personnes possédant un brevet permettant l'accès au commandement, ou dont l'activité a montré leur attachement et leur intérêt pour les problèmes maritimes liés à la fonction du capitaine..."

Tous les officiers susceptibles de commander sont invités à devenir membres associés dès maintenant.

Les Capitaines exerçant un commandement et à jour de leur cotisation, bénéficient de notre contrat de protection juridique.

Tous les adhérents reçoivent le service de la Revue et du Bulletin mensuel.

Les chèques, libellés à l'ordre de l'AFCAN, sans adresse et sans autre indication sont à adresser à :

AFCAN
Rue de Bassam
29200 BREST

L'AFCAN, association de bénévoles ne dispose pas d'un secrétariat permanent et le téléphone est renvoyé chez le Président ou l'un des membres du bureau. Les épouses qui peuvent décrocher ne sont pas au fait des affaires suivies par l'association. Présentez vous avant d'adresser votre requête.

Merci.



OUT D'ABORD, BONJOUR À TOUS.

Au-delà de votre confiance, vous m'avez accordé le redoutable privilège d'ouvrir cette revue par le traditionnel éditorial du Président.

Je ne peux que saluer le travail de mon prédécesseur qui a su tenir bon le cap malgré la pression qui fut celle de son temps de présidence. L'association sous son impulsion a tenu son rang, a maintenu sa crédibilité auprès des divers interlocuteurs qui nous honorent de leur confiance et a développé sa zone de compétence et d'influence.

Enfin Daniel MARREC a maintenu l'association dans la ligne fixée par les statuts rédigés par les pères fondateurs de notre association et c'est tout l'honneur de sa présidence.

Je me dois également de saluer en notre nom à tous, son épouse qui a dû partager le quart. Nous ne pouvons que les en remercier, en respectant la décision prise.

La permanence de la veille est une charge que notre métier nous apprend et que chacun d'entre nous connaît et se doit de respecter. Il m'appartient donc désormais de prendre le quart à mon tour. Il en va ainsi de l'ordre des choses sur ce sacré élément au goût bizarre.

Mon embarquement actuel m'a éloigné de l'actualité de notre métier. Vos préoccupations me parvenaient cependant grâce au lecture des minutes de vos réunions mensuelles, ce dont je remercie les présidents de région et le bureau. La lecture des quelques numéros du Marin qui ont rejoint mon navire lors de sa première escale européenne m'a permis de faire un point, certes estimé mais qui néanmoins reste un point.

L'actualité est à l'image du compte rendu de l'A.G. de l'IFSMA qui s'est récemment tenu à BUENOS AIRES. Sachons gré à BOUGEARD d'y avoir porté le message de l'AFCAN. A l'instar de certains minestrone italiens, on y trouve des bonnes choses, mais aussi de bien mauvaises.

Certains Armateurs français construisent des navires et les confient de nouveau à des équipages français.

On reparle des autoroutes de la Mer, un dialogue s'instaure sur la réforme du pavillon. Les navires qui jettent l'opprobre sur notre profession et pénalisent notre image de personnes responsables sont punis ou immobilisés.

Les députés européens semblent décider à mettre en place des "paquets" de mesures. Il est possible que par l'élargissement de l'Europe Maritime, certains pavillons adhérents anoblissent leur registre.

Enfin la sûreté et la sécurité maritime peuvent se trouver améliorées par l'adoption de nouveaux instruments tant législatifs que techniques.

Nous ne pouvons que prendre acte de ces bonnes choses.

Mais cette revue de presse m'a surtout confirmé qu'il est très difficile d'améliorer les choses durablement, efficacement et simplement et qu'enfin que les mêmes errements et les mêmes recettes largement éculées ont toujours cours.

Nous sommes habitués à cette lente amélioration qui hélas est une constante de notre métier, comme à notre éloignement forcé de la communication.

C'est toute la vertu des présidences précédentes d'avoir forcé cet isolement et réussi à communiquer, car selon le proverbe toute vérité n'est pas bonne à dire et surtout à entendre.

Le plus grave à mes yeux est l'auto-satisfaction de certains coureurs de coins de bois à l'action très limitée pour l'intérêt général, qui de plus sont en mal de reconnaissance pour des raisons qui ne les honorent pas.

Un autre point d'inquiétude est ce "bis repetit placet" opératoire pour améliorer ceci cela. Il y a là une profonde erreur car pour ne pas à avoir à remplir ses obligations en investissant, les solutions retenues s'orientent vers une criminalisation à tout va, sans discernement et surtout sans éthique dans la réparation des dommages. Il y a motif à détourner l'intérêt de ceux qui y croient et atteinte à l'honorabilité d'une profession.

Comme on dit par chez moi : en attendant ça remplit toujours un peu la barque...

J'en viens à mon souci de fond en qualité de président de notre association.

Devant cet horizon à barotter de grains blancs, sommes nous bien grés ? Réduire la toile c'est bien et réglementaire, mais est ce bien nécessaire et suffisant ? Lors de notre très proche A.G, je soumettrai à votre approbation un changement d'amure, qui de plus semble rencontrer l'assentiment de nombreux actifs. En attendant, je vous souhaite bonne lecture de votre revue préférée.

Amicalement,

Thierry ROSSIGNOL

Conseil d'Administration

Elus → 2005	Elus → 2006	Elus → 2007
B. Apperry	E. Bouger	H. Ardillon
Th. Caudal	J-P. Dalby	L. Barbançon
F. Capoulade	M. Le Doaré	M. Bougeard
R. Le Doaré	J. Loiseau	Ph. Grall
H. Quéré	D. Marrec	R. Le Bousse
J. Ruz	J.L Penin	J.F Le Gall
J-D. Troyat	Th. Rossignol	F.X. Pizon

Bureau

Président	Th. Rossignol
Vice-président	H. Quéré
	J. Loiseau
Secrétaire général	J.P. Dalby
Trésorier	R. Le Bousse

Conseil Assurance
Loudes Ch.

Site web
F.X. Pizon

Présidents de Régions
H. Ardillon - Normandie
J.P. Declercq - Loire
Ch. Loudes - Finistère
J.L. Penin - Morbihan
R. Préa - Marseille
J.D. Troyat - Ile et Vilaine
Ph. Sussac - Bordeaux

Contacts

LE HAVRE : Affaires Maritimes
Tél. 02.35.41.33.35.

MARSEILLE : Foyer des Gens de Mer
Contact : 04.42.82.11.80.

NANTES : Contact : 02.40.24.99.48.

Coordonnées

**AFCAN - rue de Bassam,
29200 BREST -**

Tél.02.98.46.37.60. - Fax 02.98.46.83.61.

E-mail : AFCAN@wanadoo.fr

Permanences Lundi et jeudi 14h-18h

RESPONSABILITÉS DE L'ETAT DU PAVILLON...

Fin Mars 2004, soit plus de quatre années après la catastrophe, la juge française Dominique de Talancé a clos l'instruction du dossier "Erika" en mettant en examen 19 entités ! C'est un record, elle a ratissé large, du Commandant du navire à l'Etat Côtier, la liste est longue ! En cela elle a eu bien raison car le cas de l'"Erika", de même que celui du "Prestige", démontrent que tous les maillons de la chaîne des intervenants du transport maritime sont incriminés dans ces deux catastrophes. Tous responsables et tous coupables !

A des degrés de responsabilité différents bien évidemment mais les 19 maillons faibles identifiés et mis en examen pour l'"Erika" sont dans un premier temps cités à comparaître à un même niveau de culpabilité : il appartiendra au tribunal de définir la faute des uns et des autres ou de blanchir tel ou tel autre.

En cela il y a une grande avancée par rapport aux pratiques du passé, certains se souviennent du naufrage dramatique du pétrolier malgache "Tanio" en Manche en Mars 1980. C'était un cas bien similaire, un tanker vétuste et usé, chargé de fuel lourd n°2 qui se brise en deux dans le mauvais temps au large de l'île de Batz. Hélas et bien triste différence, 8 marins périrent dans cette catastrophe. Cette affaire ne fut pas jugée de la même façon, est-ce parce qu'il y avait beaucoup d'intérêts français en jeu ?

Mais revenons à l'"Erika", sans vouloir préjuger de ce que décideront les juges. Rappelons tout d'abord que dans tous ces drames maritimes les marins payent un lourd tribut. Il en est de même des populations côtières, de la faune et de la flore quand l'"in-fortune de mer" dégénère en catastrophe écologique. Mais il est un grand responsable qui échappe régulièrement à toute sanction et qui devrait normalement être en première ligne pour écoper des peines les plus lourdes : c'est l'Etat du Pavillon et son théorique "lien substantiel" (genuine link) avec le navire, sorte de

cordon ombilical qui le relie au navire tout au long de sa vie tant qu'il bat ses couleurs !

Car c'est bien lui qui a compétence sur "son" navire en l'enregistrant sous son pavillon. C'est donc à ce même Etat de bien veiller au respect des conventions qu'il a lui-même ratifiées, par tous les navires immatriculés dans son registre. C'est à lui de surveiller le bon état de navigabilité de chacun de ceux-ci lors du renouvellement des certificats comme l'important Permis de Navigation, et ce au cours de visites annuelles diligentées par des inspecteurs compétents. Mais hélas ce n'est pas toujours le cas pour des petits pays qui n'ont bien souvent aucune tradition maritime et encore moins une administration spécialisée en arrière ! Pour ce faire ces micro-Etats délèguent leurs responsabilités d'application des obligations aux Sociétés de Classification, les Recognised Organisations (R.O) qui peuvent dans certains cas être les mêmes que celles qui sont en contrat avec l'armateur pour classer son navire !...

S'ensuit un classement des Etats du pavillon en fonction du sérieux de ces derniers, établi selon de nombreux critères : ce classement s'appuie sur le respect des principales conventions internationales (Marpol, Solas, STCW, Load Line, OIT, FIPOL), sur le fait de savoir aussi si l'état du pavillon est en bonne place sur les listes blanches, grises ou noires des Memorandum of Understanding (MoU) de Paris ou de Tokyo ou bien ou mal listé par les Gardes côtes Américains et si ces Flag States ont de bons ou mauvais rapports avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Sans oublier aussi l'état de leurs relations avec les Sociétés de Classification, sont-elles ou non membres de l'IACS (International Association of Classification Societies) qui regroupent les plus sérieuses d'entre elles ?

Le nombre de vieux navires arborant leurs pavillons entre aussi en jeu pour ce classement de leur respectabilité.

On s'aperçoit alors que bon nombre de registres et non des moindres, posent de sérieux problèmes, tels que Panama et d'autres républiques bananières sans oublier Malte qui a rejoint la Communauté Européenne depuis le 1^{er} Mai et qui n'a toujours pas ratifié la convention Marpol ! Ahurissant... Espérons qu'une clause lui demandant de ratifier au plus vite les principales conventions internationales sera exigée de sa part pour son adhésion pleine et entière à l'Union Européenne des 25.

Aux séances de l'OMI, Panama, une des toutes premières puissances maritimes du monde, a la triste réputation de freiner des quatre fers pour retarder la ratification des conventions améliorant la Sécurité, toujours encline à flirter par clientélisme avec les limites basses de la Sécurité. Ce faisant il devient très attractif et bien évidemment draine vers lui tous les armateurs peu scrupuleux à la recherche de normes les moins contraignantes et les moins chères possibles.

La juge D. de Talancé s'est heurtée de front avec l'autorité maritime maltaise à la fin de l'année passée : elle avait convoqué son directeur pour les besoins de l'enquête mais celui-ci a refusé de se rendre à la convocation sur ordre de ses supérieurs !

Malte a récidivé en Mai 2004 et trouvé la faille dans la procédure de mise en examen grâce à l'aide d'un bataillon d'avocats français appelés à la rescousse ! Arguant du fait que tout Etat étranger doit jouir de l'immunité de juridiction devant les juridictions pénales françaises, les Autorités Maritimes Maltaises (MMA) ont obtenu gain de cause en appel le 10 Mai dernier !

Cette tentative couronnée de succès de se défilier devant la juridiction française va sûrement donner des idées similaires aux autres entités mises en examen.

L'affréteur Total-Elf tente ainsi de se disculper par le biais d'un rapport d'expertise qui stipule que... "Total ne pouvait être en mesure de déceler l'état de

corrosion" de l'Erika ! Nul doute que d'autres feront la même démarche et qu'en final le Commandant Mathur se retrouvera bien seul devant la justice française, bouc émissaire tout désigné, l'arbre qui cache la forêt.

On mesure toute l'étendue des difficultés d'un Etat Côtier pour traduire devant sa propre juridiction l'Etat du Pavillon !

Mais il y a peut-être une autre solution, le challenge n'est pas insurmontable : imaginons un navire immatriculé à un registre douteux, dans le collimateur de toutes les instances précitées, qui aurait un casier loin d'être vierge avec un nombre important de déficiences mineures et majeures décelées lors de contrôles de l'Etat du Port, ayant entraîné des jours de rétentions à ce navire sous norme au cours de ces dernières mois ; donc un bien lourd passé en vérité qui apparaîtrait au grand jour à la suite d'une catastrophe maritime de grande ampleur, avec naufrage et pertes en vies humaines, se traduisant aussi par une pollution majeure !

N'est-il pas possible dans ce cas d'espèce que l'Etat Côtier victime de la marée noire ainsi que les familles des marins disparus portent plainte devant le Tribunal International du Droit de la Mer, TIDM ou ITLOS (International Tribunal for the Law Of the Sea) ?

Ce tribunal existe, il siège à Hambourg, et est l'institution judiciaire créée par la Convention des Nations Unies de Montego Bay de 1982 pour le droit de la Mer (UNCLOS : United Nations Convention for the Law Of the Sea).

Il a été mis en place par une convention des Nations Unies intitulée "Règlements des différends". Composé de 21 membres dont un français, M. Jean-Pierre Cot.

Ce tribunal est pour le Droit de la Mer, l'équivalent de la Cour Internationale de Justice de La Haye (CIJ).

Tout comme la CIJ, le TIDM est une juridiction interétatique, compétente pour trancher des litiges entre Etats.

Sa compétence est étendue en matière de protection du milieu marin et plus généralement pour tous les litiges relatifs à l'application de la Convention UNCLOS de Montego Bay. C'est-à-dire des litiges portant sur le droit de la mer.

Un Etat qui ne respecterait pas ses

obligations pourrait se voir poursuivi devant cette juridiction internationale.

Tout pavillon a des droits en haute Mer, en référence à cette fameuse Liberté des Mers qui régit le transport maritime depuis toujours en matière de libre circulation. Mais cette liberté a ses limites, la donne a changé sur Mer de par les volumes, les tonnages et la dangerosité des cargaisons transportées de nos jours. Cette liberté implique aussi des devoirs, précisés depuis 1982 par la convention des Nations Unies du Droit de la Mer, dite de Montego Bay qui a édicté des règles très précises dans les deux domaines indissociables que sont la Sécurité de la Navigation et la Protection de l'Environnement.

Et c'est sur ces points précis que l'intervention du TIDM pourrait être efficace dans la lutte contre les pavillons de complaisance non respectables.

Trop d'armateurs peu scrupuleux, ceux qui ternissent l'image de marque du Shipping mondial, recherchent des pavillons sans Etats pour faire le "meilleur" business en toute quiétude avec des normes à minima, une libre immatriculation qui se traduira en Paradis Fiscal pour l'armateur mais qui se transformera rapidement en Enfer pour le Marin...

A la question que je lui posais sur un recours possible devant le TIDM en matière de pollution des côtes, M. Jean-Pierre Cot, juge français à Hambourg, me répondait ceci : *"C'est une question très sensible et difficile. Le TIDM pourrait connaître de tout litige entre l'Etat du pavillon et l'Etat côtier à ce sujet pour contrôle insuffisant par l'Etat du pavillon du navire polluant. Il ne l'a jamais été et, au demeurant, je ne connais pas de cas dans lequel on ait cherché à mettre en cause l'Etat du pavillon. C'est très dommage, car toute la question de la responsabilité de l'Etat du pavillon reste à définir en droit international. C'est là une question de volonté des Etats souverains. Il suffirait, par exemple, d'intenter un recours contre Les Bahamas à propos de l'affaire du Prestige devant le TIDM ou un tribunal arbitral pour poser enfin le problème devant une juridiction internationale. Je crois que ce serait une contribution intéressante à l'évolution du droit international en la matière. Mais je constate la réticence des Etats à s'engager dans cette voie."*

Le recours est donc possible, difficile sans doute mais c'est une question de volonté de l'Etat côtier dont le littoral a été souillé. La France serait bien inspirée de mettre en cause rapidement et directement la République de Malte pour cause de marée noire engendrée par le naufrage de l'Erika.

En harcelant sans relâche l'Etat défaillant par des plaintes déposées devant ce tribunal international à chaque manquement d'un navire battant son pavillon, il y a de fortes chances que, montré du doigt sans cesse et mis en cause par de multiples condamnations allant jusqu'à la condamnation suprême de crime contre l'Environnement, l'Etat laxiste incriminé se déciderait enfin à "faire le ménage" dans sa flotte en revoyant à la hausse les règles et normes auxquelles elle doit se soumettre.

Contraint et forcé, il se doterait enfin d'une administration maritime compétente chargée de l'aider lui, Etat du pavillon, à s'acquitter de ses obligations par un meilleur contrôle ses navires.

Seuls les pavillons d'immatriculation présentables survivraient à ce coup de balai nécessaire : il y a encore trop de pays sur les Listes Noire et Grise des MoU de Paris et Tokyo. Ces pays n'ont plus rien à faire dans le Transport Maritime qu'ils gangrènent par les menaces qu'ils représentent pour les marins et l'environnement. Il est nécessaire que ces registres fassent les efforts qui s'imposent pour gagner la Liste Blanche groupant les Etats Présentables ou disparaître purement et simplement.

Dans cette logique, pourquoi, par exemple, à chaque cas de flagrant délit de rejets d'hydrocarbures volontaires au large de ses côtes, la France en tant qu'Etat côtier souverain ne déposerait pas lui aussi une plainte devant cette juridiction contre l'état du pavillon du navire pollueur ? Nul doute que sa plainte serait recevable et que la condamnation qui suivrait assortie d'une amende en rapport avec la faute commise si elle est avérée, aurait des répercussions efficaces dans la chasse aux pollueurs. Le mauvais fonctionnement d'un séparateur à eau mazouteuse n'est-il pas dû plus particulièrement à un mauvais entretien de l'appareil conséquemment à un manque d'expérience du personnel de surcroît en nombre insuffisant, plutôt qu'à une

volonté délibérée de rejeter à la mer ces eaux de cale polluantes. Dans ce cas la responsabilité de l'Etat du pavillon est grande par manquement aux contrôles qui s'imposent et une acceptation d'effectifs insuffisants proposés par l'armateur. C'est bien l'Etat du pavillon qui signe la déclaration d'effectif et qui a normalement ratifié la Convention sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996, la fameuse C180 ! Tout navire auquel s'applique cette convention doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour garantir la sécurité...

Toutes ces nouvelles actions donneraient assurément beaucoup de travail au TIDM qui, il faut bien le reconnaître, ne tourne pas à plein régime faute de sollicitations, n'ayant eu à traiter jusqu'à ce jour que des litiges entre Etats concernant la pêche.

Et n'oublions pas le cas dramatique des marins abandonnés dans un port par leur armateur qui disparaît lorsque le navire est saisi. L'Etat du pavillon n'est-il pas alors le seul lien auquel devraient pouvoir se rattacher avec espoir les marins pour paiement de leurs salaires impayés et les frais de rapatriement vers leurs pays respectifs. La vérité est toute autre, navrante, le Flag State se défile lui aussi tout comme l'armateur de ce Ship Of Shame (SOS, navire de la honte) qui brouille les pistes derrière ce Single Ship Company (Un navire, une compagnie) pour lui permettre de mieux disparaître !

Une étude effectuée en Argentine par ITF au cours des 10 dernières années, fait apparaître que sur 8 navires abandonnés dans les ports argentins, 6 portaient les couleurs panaméennes !

Il n'y a pas d'autre alternative que faire appel au TIDM pour ce genre de délits maritimes puisqu'un Etat ne peut en juger un autre pour des actes tenant à l'exercice de sa souveraineté. La juge en charge du dossier Erika est bien placée pour connaître ce principe d'immunité de juridiction qui repose semble-t-il sur une certaine "courtoisie internationale" (sic) devant présider aux relations de bon voisinage entre Etats souverains !.. Peut-on parler de courtoisie quand il s'agit de crime contre l'environnement ?

L'Organisation Maritime Internationale doit donc prendre le relais, elle a un rôle majeur à jouer pour assainir le Shipping et éradiquer de la surface des

océans les vieilles bailles sous normes et les pavillons de libre immatriculation trop laxistes en matière de sécurité maritime. L'OMI s'y emploie, c'est indéniable, un groupe de travail a été constitué en 2003 pour traiter des mesures à prendre dans le but d'encourager les Flag States dans leurs exigences de conformité. M. Mitropoulos, le nouveau secrétaire général grec de l'OMI s'est attelé à cette tâche bien difficile et de longue haleine pour améliorer le cheminement des navires tout en intensifiant la sauvegarde de la vie humaine en Mer. Pour ce faire, les pouvoirs de l'OMI doivent être renforcés vis à vis de l'Etat du pavillon. On ne peut plus continuer à transporter n'importe quoi n'importe comment ! L'OMI devrait donc favoriser l'émergence du TIDM qui en tant que juridiction internationale spécialisée doit contribuer à

mettre de l'ordre sur Mer. Cette juridiction pourrait lui servir de bras armé pour ramener le mouton noir égaré dans la libre immatriculation complaisante, vers le troupeau des Etats Respectables qui savent se faire respecter par leur sérieux.

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime, toute nouvellement créée, a elle aussi un rôle majeur à jouer par l'influence qu'elle se doit d'avoir vis à vis de l'OMI en portant sur le devant de la scène le TIDM.

Toutes les mesures qui iront dans le sens d'une meilleure sécurité du transport maritime sont les bienvenues, l'utilisation intensive du Tribunal International du Droit de la mer en est un maillon, un atout qu'il ne faut pas négliger dans cette perspective.

M. BOUGEARD

Une analyse de l'évolution de la sécurité maritime, avec l'aimable autorisation de l'auteur.

Par le Professeur Jean-Pierre Beurrier, Directeur du CDMO

- Centre de Droit Maritime et Océanique, à l'Université de Nantes - résumé d'un article paru dans DMF Février 2004.

Les événements de mer de ces dernières années ont focalisé l'attention du monde de la mer sur la sécurité maritime. La situation alarmante des vraquiers secs ou liquides d'une partie de la flotte mondiale est partiellement responsable de ces accidents aux conséquences humaines et environnementales dramatiques. On a tour à tour dénoncé la vétusté des navires, leur manque d'entretien, la faible compétence des équipages hétérogènes, ainsi que les inextricables montages administrativo-financiers inventés par des propriétaires peu scrupuleux pour tenter de fuir leurs responsabilités. Les abordages récents de ces dernières années entre des navires de pêche et des cargos en Manche ou dans le proche Atlantique ne laissent pas également de surprendre, alors que les conditions météorologiques n'étaient pas particulièrement défavorables.

Les causes principales de ces drames sont bien connues et ont souvent été dénoncées par les navigants, les experts et les juristes maritimes. La fréquence des événements et leur gravité a fini par faire réagir les décideurs tant nationaux que communautaires, qui sont à l'origine de nouvelles règles de droit. On ne saurait s'en plaindre si ce n'est que l'on ne peut que constater que ces règles ne proposent que des solutions marginales et ne s'attaquent pas au cœur du problème. Depuis trente ans le marché a fait descendre les marines marchandes dans un "enfer" dont elles ont beaucoup de mal à s'échapper, tant le mauvais navire a chassé le bon, et le financier a chassé l'armateur-transporteur.

Certes, on peut constater un tardif intérêt des autorités nationales et communautaires pour un réel renforcement de la sécurité maritime ; mais l'abandon de souveraineté de certains Etats du pavillon, l'irresponsabilité organisée du propriétaire ou de l'affrètement, le cynisme de certaines entreprises de louage de main d'œuvre, rendent illusoire les quelques avancées juridiques obtenues par ailleurs.

On peut cependant observer quelques frémissements plus significatifs d'une lente "remontée des enfers" : ainsi les assureurs maritimes vont contribuer à assainir l'offre de navires dans la mesure où ils n'acceptent plus de couvrir n'importe quel risque ; la peur du procès a certainement contribué à bouleverser les statistiques de démolition des vraquiers liquides qui ont vu leurs chiffres augmenter sensiblement après les naufrages de l'Erika puis du Prestige ; un net renforcement des inspections dans le cadre des contrôles de l'Etat du port dans les différents Memoranda a contribué à assainir l'offre de navires. L'ensemble de ces facteurs positifs a fait que les taux de fret ont augmenté en 2003 comme ils ne l'avaient pas fait depuis des années. Ceci constitue la meilleure garantie d'une embellie durable du monde du transport maritime. Un service à un coût, laminer celui-ci par le bas au-delà du raisonnable est dangereux et irresponsable et ne peut que conduire à des catastrophes.

Enfin, la condition des marins et les conditions d'organisation du travail à bord ont dépassé le seuil de danger : les travailleurs mal formés et en nombre insuffisant, les problèmes de langues parlées à bord, les bas salaires, les cadences de travail et l'obligation de quart pour le capitaine sont des causes d'accidents inadmissibles. En janvier 2004 s'est tenue à Nantes la session de l'Organisation Internationale du Travail sur la rédaction d'un Code du travail maritime international. Bien que les négociations ne soient pas achevées, on peut penser que là aussi une réaction des Etats principalement intéressés permettra des avancées minimales dans la sauvegarde de la vie humaine et de la sécurité maritime.

Tous ces facteurs convergent vers un renchérissement du coût du transport et dès lors le chargeur qui aura payé un prix plus élevé pour le transport de sa marchandise sera en droit d'exiger un service de qualité, c'est lui qui sera en conséquence le meilleur régulateur d'un marché aujourd'hui encore largement responsable du dumping qui a entraîné cette "descente aux enfers" qui a coûté tant de vies et a tant contribué à la dégradation de l'environnement marin.

MANŒUVRE DES NAVIRES EN EAUX RESSERRÉES

Dans les zones portuaires et les ports où les zones de manœuvre sont restreintes et peu profondes, il y a de nombreuses restrictions de navigation. De ce fait, les navires doivent être manœuvrés en fonction des conditions de l'environnement. De plus, lorsque l'entrée et la sortie du port impliquent des opérations d'accostage et d'appareillage, la manœuvre de navire sans assistance n'est pas facile. Cette difficulté est due au problème de contrôle de direction et de maintien du cap, qui résulte des capacités réduites de gouverne à faible vitesse et de l'effet du vent et du courant.



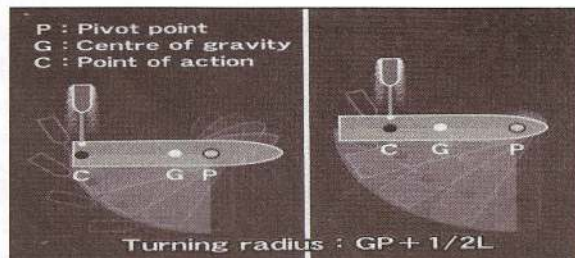
Assistance par remorqueur

Les remorqueurs sont classés par type de propulsion : Voith-Schneider (VSP), Hélice à pas variable (CPP) et Propulsion Azimutale (Z type). Au Japon, la majorité des remorqueurs sont du type Propulsion Azimutale. De tels remorqueurs sont équipés de deux unités de propulsion orientables sur 360 degrés. En contrôlant à la fois l'orientation et le nombre de tour des hélices, l'assistance pour manœuvrer les navires est disponible dans toutes les directions avec des puissances variables.



Point d'action du remorqueur et point de pivotement du navire

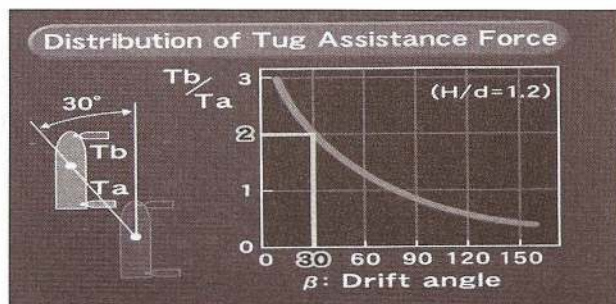
Lorsqu'un remorqueur tire l'arrière d'un navire, le point de pivotement du navire sera sur l'arrière de l'avant, à environ un tiers de la longueur totale du navire. Lorsque l'avant est remorqué, le point de pivotement sera sur l'avant de l'arrière à environ un tiers de la longueur du navire. Au fur et à mesure que le point d'action C du remorqueur se rapproche du centre de gravité du navire G, le point de pivotement P s'éloigne du centre de gravité G. En conséquence, tourner au plus court exige une zone d'évitage de rayon supérieur à $GP + 0,5L$, avec le centre de giration au point de pivotement. C'est à dire, plus le point d'action est éloigné du centre de gravité et plus le rayon de giration est court.

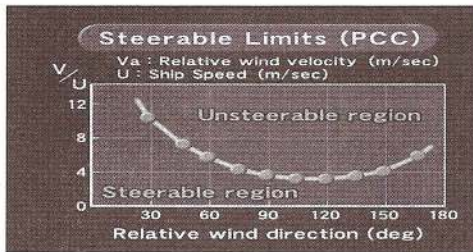


Distribution de la force d'assistance du remorqueur

Supposons que les remorqueurs poussent en biais un VLCC à pleine charge qui ne godille pas. Si nous appelons T_b la force du remorqueur à l'étrave et T_a celle sur l'arrière, la force résultante est indiquée sur le graphique,

lorsque le rapport profondeur sur tirant d'eau est de 1,2. Par exemple si l'angle de dérive est de 30 degrés la force de poussée du remorqueur d'étrave devra être deux fois celle du remorqueur de l'arrière.





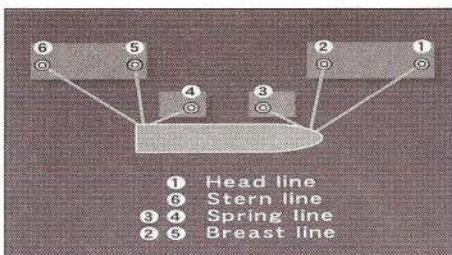
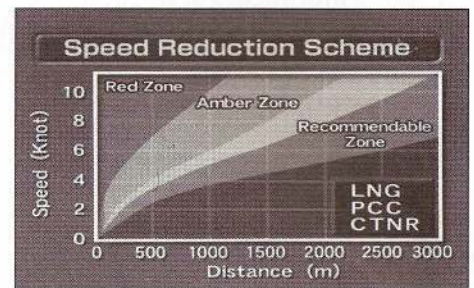
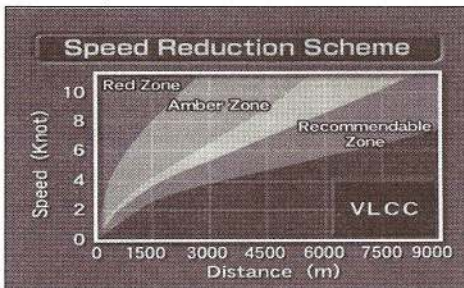
Limites de gouverne des PCC (Car Carrier : Transporteur de voitures ?)

En limitant l'angle de barre à 15 degrés pour des raisons de sécurité, les limites de gouverne d'un PCC soumis à l'effet du vent sont indiquées sur le graphique. Sur le diagramme, le rapport de la vitesse du vent relatif à la vitesse du navire est indiqué en ordonnée, et la direction du vent relatif est indiqué en abscisse. Dans la zone d'impossibilité à gouverner l'assistance de remorqueurs sera nécessaire pour les manœuvres portuaires. Lorsqu'un PCC entre ou sort d'un port avec du vent, la force d'assistance des remorqueurs nécessaire pour maintenir le navire sur une route stable en fonction du vent est déterminé par simulation, sur cette illustration, la vitesse du navire est de 6 nœuds, et la direction du vent relatif de 30 degrés de l'avant. Lorsque la vitesse du vent est de 10 m/s (20 nds) à 30° sur l'avant, le diagramme montre que la force de traction du remorqueur nécessaire est de 30 tonnes pour un remorqueur sur l'avant et de 10 tonnes pour le remorqueur sur l'arrière.



Schéma de réduction de vitesse

Lorsqu'un navire approche de son emplacement, son erre doit être réduite progressivement, et l'inertie de la coque doit être arrêtée au point prédéterminé. En admettant que le navire puisse freiner en utilisant la machine en Arrière très lente, des schémas de réduction applicable aux LNG, PCC, VLCC et Porte- conteneurs, sont indiqués sur le graphique.

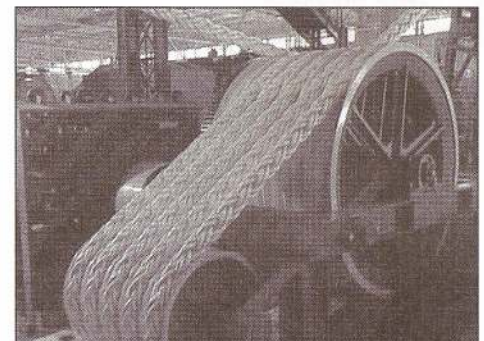
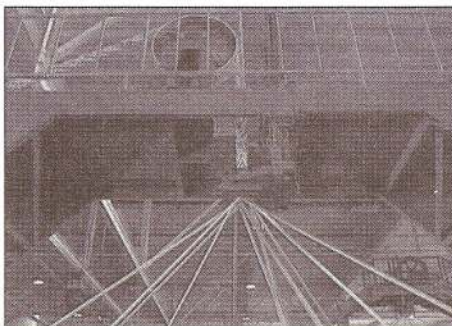


Disposition d'amarrage à quai (Méthode de prise des amarres)

Le rôle des amarres est de contrôler les mouvements du navire et d'amarre le navire à un point fixe. Les amarres de bout avant et arrière servent à contrôler les mouvements verticaux, les balancements et les embardées, tandis que le rôle des gardes est d'empêcher les mouvements longitudinaux. En outre, comme il est souhaitable que chaque amarre soit aussi longue que possible, il est nécessaire d'en tenir compte durant les opérations de mise à quai pour assurer ces longueurs maximales.

Amélioration de la fabrication des amarres

De récents progrès dans les techniques de commettage et de tressage ont conduit à la fabrication d'amarres très solides et résistantes à l'abrasion, ayant une faible élongation et peu de déformation circulaire sous tension. Une nouvelle amarre appelée "Dynamic Rope" a été développée. Cette amarre de 50mm de diamètre a la même résistance qu'un fil d'acier de même diamètre.



Formation à la manœuvre des navires et sécurité en mer

OUVERTURE DE LA SAISON 2004 A PORT REVEL

Comme chaque année au début du mois d'Avril, le Centre d'Entraînement à la Manœuvre des Navires de Port Revel va rouvrir ses portes. A l'heure où la sécurité maritime devient une préoccupation majeure, Port Revel est un outil plus que jamais d'actualité pour former les capitaines et les pilotes à la gestion des situations de crise.

Les pilotes maritimes français et nord américains qui constituent 95% des stagiaires du Centre l'ont bien compris. Depuis 1967, le Centre a formé plus de 5 000 pilotes, capitaines et officiers venus du monde entier dans notre région grenobloise.

Les capitaines et les pilotes portent une lourde responsabilité dans notre monde moderne. Une pression de plus en plus forte est exercée sur eux pour s'assurer de leur compétence maximale : l'OMI vient justement d'approuver la révision de la Résolution A. 485 (12), qui se nomme dorénavant A. 960 (23), sur la formation et la certification des pilotes maritimes (voir le site internet OMI :

<http://www.imo.org/HOME.html>).

■ Evaluation de compétence des pilotes tous les 5 ans :

§ 6.1 : « Afin de s'assurer de la compétence maximale des pilotes et pour mettre à jour les connaissances, l'autorité de pilotage compétente devrait s'assurer à intervalles réguliers n'excédant pas 5 ans, que tous les pilotes sous sa juridiction :

- possèdent encore une connaissance à jour des conditions de navigation dans la zone de validité de leur licence,
- satisfont encore aux critères médicaux du paragraphe 4 ci-dessus, et
- possèdent une bonne connaissance des lois internationales, nationales et locales, des règlements et autres contraintes et dispositions applicables à la zone de pilotage, ainsi que des obligations des pilotes »

■ Entraînement à la manœuvre sur modèles réduits avec pilote embarqué :

§ 5.5 : « Les autorités de pilotage compétentes devraient être encouragées à fournir des formations de mise à jour et de rappel pour les pilotes licenciés ou certifiés afin de s'assurer de leur compétence et pour mettre à jour leurs connaissances ; ces formations pourraient inclure :

(...)

6. stages d'entraînement à la manœuvre des navires dans des centres utilisant des modèles réduits avec pilote embarqué

(...)

De son côté, l'U.E. a mis en place l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (EMSA) dont les activités comprennent entre autres un volet formation (voir le nouveau site internet EMSA : <http://www.emsa.eu.int/end173.html>).

Pour répondre à ces besoins, le Centre de Port Revel propose divers types de stage de formation à la manœuvre des navires sur des modèles réduits avec pilote embarqué :

- Stages de base pour Pilotes & Capitaines
- Stage de rappel
- Stage de remorqueur d'escorte
- Stage offshore
- Stage méthanier/car carrier/porte-conteneurs
- Stage Grands Lacs
- Stage ULCC
- et nouveau en 2004 :
- Stage de manœuvres d'urgence
- qui dure 3 jours (par ex. mardi à jeudi)

Le nouveau stage de manœuvres d'urgence contient des exercices tels que :

- ◇ dérive et manœuvres dans la houle et/ou les courants,
- ◇ arrêt d'urgence dans un canal avec les ancres,
- ◇ accostage ou appareillage en draguant un ancre,
- ◇ manœuvre de zigzag avec remorqueur sur l'arrière et panne de machine ou de gouvernail,

- ◇ manœuvre dans un chenal avec panne de machine ou de gouvernail, en utilisant le remorqueur pour rester dans le chenal.

Le Centre de Port Revel a été le premier centre de ce type à être créé dans le monde, et ses atouts restent importants :

- ◇ plus de 5 000 stagiaires y ont été accueillis depuis 1967 (surtout USA, Canada, Europe)
- ◇ beaucoup d'entre eux reviennent pour la seconde (et même pour la troisième) fois dans leur carrière
- ◇ les stages peuvent être adaptés pour reproduire les conditions de navigation locales
- ◇ les instructeurs sont des pilotes maritimes très expérimentés
- ◇ la flottille de 9 modèles à l'échelle du 1/25 reproduit 18 vaisseaux différents
- ◇ 2 remorqueurs sont commandés par un vrai capitaine de remorqueur aux ordres du pilote
- ◇ Port Revel hérite de plus d'un siècle d'expérience de Sogreah dans le domaine des modèles réduits, de la simulation numérique, de la conception et construction portuaire
- ◇ le lac de 4 ha est polyvalent avec peu d'effets incontrôlés du vent, il inclut en outre d'importantes zones en eau peu profonde et est équipé d'un générateur de courants et d'un générateur de houle
- ◇ le DGPS permet un debriefing précis des exercices effectués sur le lac.

Le Centre de Port Revel ouvre ses portes le 5 Avril pour une saison 2004 prometteuse. Les pilotes nord-américains et français sont déjà inscrits et on espère accueillir bientôt d'autres capitaines et pilotes européens...

■ Un peu de technique...

Les navires sont reproduits à l'échelle du 1/25 avec précision et sont équipés d'indicateurs d'angle de barre, de tours/minute, de vitesse et de cap du navire, de vitesse et de direction du vent, etc. La plupart des navires sont équipés de pousseurs d'étrave et de poupe, avec des ancres parfaitement opérationnelles. Ils se comportent comme le navire réel.

Deux remorqueurs ont été acquis en 1999. L'un d'eux est équipé d'une propulsion Voith Schneider, l'autre d'un système Z-peller. Les deux remorqueurs sont aux ordres du pilote par télécommande interposée.

35 années d'expérience ont montré que les stagiaires maîtrisent rapidement les maquettes, tout comme ils le font sur les navires réels qu'ils ont l'habitude de manœuvrer.

■ Un peu d'histoire...

Après 3 années passées avec les capitaines d'Esso à la fin des années 60, le Centre a été repris par Sogreah en 1970.

Les années 70 ont vu passer en majorité des capitaines et ont vu les premiers pilotes découvrir le Centre.

Dans les années 80, le rapport de 9 capitaines pour 1 pilote s'est inversé.

Dans les années 90, les premiers stages de "Rappel" ont été organisés pour les pilotes revenant tous les 5 ans. Ces stages sont moins directifs et laissent plus de place à la personnalisation : une manière d'optimiser les manœuvres portuaires pour augmenter l'accessibilité des ports.

La décennie actuelle connaît une évolution de nos relations avec les marins. Nous nous dirigeons maintenant vers un partenariat plus étroit où les stagiaires utilisent nos installations à leur convenance : des stages et des équipements spéciaux sont conçus en étroite collaboration avec eux, comme par exemple les stages de manœuvres avec les remorqueurs d'escorte avec nos amis de San Francisco.

Contact : Arthur de Graauw, Directeur

Tél : 04 74 20 02 40

Fax : 04 74 20 12 29

E-mail : port.revel@sogreah.fr

Des résolutions A 930 (22) et A 931 (22) de 2001 de l'Assemblée de l'OMI aux réformes du droit français quant aux garanties de paiement des créances salariales

Patrick CHAUMETTE - Université de Nantes

L'abandon de marins semble un phénomène assez récent, de dimension internationale, liée au développement de la libre immatriculation des navires, à la complaisance de nombreux Etats du pavillon. L'abandon des marins, par un armateur comateux ou disparu, laisse des travailleurs sans salaires, sans rapatriement, sans moyens de survie, plonge leurs familles dans l'insécurité financière, dans des saisies immobilières, des contraintes par corps pouvant conduire à l'emprisonnement du marin rentrant endetté et les poches vides. Le marin impayé, abandonné, perd sa dignité ; son absence prolongée entraîne des divorces. Les marins s'accrochent au navire, gage des créanciers, comme des berniques sur un rocher ; encore faut-il que ce navire ait une valeur vénale. Les marins souhaitent tout autant rentrer rapidement chez eux, mais à condition que leurs droits soient respectés, qu'ils puissent toucher leur dû, même après leur retour à la maison. Enfin, les marins souhaitent que le respect de leurs droits ne les prive pas en fait de toute chance de retrouver un embarquement.

Dans le cadre français, les créances salariales ont bénéficié de garantie de paiement, étendues aux gens de mer parfois. Ces créances salariales bénéficient d'un régime juridique spécifique en raison de leur caractère alimentaire. Le salaire n'est pas que la contre-partie du travail. Le salaire est une somme d'argent originale, comme la prestation de travail est une prestation originale. L'objet de la prestation de travail est le corps même du salarié, ce qui met au cœur du droit du travail la protection de la santé et de la sécurité du travailleur, l'obligation de sécurité de l'employeur, l'indemnisation des lésions corporelles nées de l'activité professionnelle¹. Bien avant toute idée de salaire minimum, le législateur a mis en œuvre des mesures

de garantie de paiement des salaires face au risque d'insolvabilité de l'employeur. Le privilège des salaires de la fin du XIX^e siècle a été complété en 1935 par un paiement immédiat, appelé improprement superprivilège : le salarié est un créancier qui doit être payé en toute priorité. La loi du 27 décembre 1973 a institué un mécanisme d'assurance obligatoire à tout employeur faisant travailler ses salariés en France, dans le cadre de l'assurance garantie des salaires, AGS. L'AGS, qui paye les salaires et indemnités de rupture pour le compte de l'employeur insolvable, est subrogée dans les droits des salariés et produit dans la procédure de faillite².

Le droit communautaire a adopté dès 1980 une directive protégeant les salariés du risque d'insolvabilité de l'employeur ; cette directive terrestre peut concerner les marins embarqués à bord de navires battant pavillon d'un Etat membre de l'Union européenne³. La dimension internationale du phénomène d'abandon de navires et d'équipage déborde les législations nationales, comme les directives communautaires. L'Organisation Maritime Internationale s'est préoccupée de l'existence d'une garantie financière, à la suite du travail d'une commission mixte OMI/OIT. Par-delà les Résolutions A 930 et A 931 de 2001, entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2002, il est nécessaire d'envisager un texte international contraignant, inséré dans le mécanisme du contrôle du navire par l'Etat du port, afin de responsabiliser armateurs et Etats du pavillon. Ce dispositif devra être inséré au sein du droit français, afin d'éviter que des navires ne fassent escale dans nos ports sans disposer d'une garantie financière suffisante. Alors peut-être la prévention des abandons de marins sera efficace dans notre pays, en Europe, en espérant une extension internationale de ces dispositifs.

I. Un cadre national et communautaire dépassé par la dimension internationale.

Pendant longtemps, les transports maritimes ont été dominés par les États développés, par des armateurs plus entrepreneurs que financiers, par des flottes nationales embarquant des ressortissants nationaux. Compte tenu des intérêts publics, de défense nationale et de commerce extérieur, l'État soutenait ses armateurs, son pavillon, ses marins. Si l'obligation armatoriale de rapatriement des marins a une longue histoire, son effectivité était devenue depuis longtemps indiscutable. L'armateur classique restait fidèle à ses équipages dans les difficultés. La convention n° 23 de l'OIT de 1926 prévoit une telle obligation, mais, entrée en vigueur le 16 avril 1928, elle doit être ratifiée par les États d'immatriculation des navires pour créer des obligations aux armateurs. Elle est silencieuse sur la défaillance tant de l'armateur que de l'État du pavillon, se contentant de renvoyer vers les dispositions de la législation nationale ou vers les clauses contractuelles. Cette convention n'a fait l'objet que de 45 ratifications. Si des conventions internationales de travail concernent le paiement des salaires, peu abordent les risques d'insolvabilité de l'employeur. La 79^e conférence internationale du travail de 1992 s'est penchée sur cette situation et a adopté pour les travailleurs terrestres des instruments pertinents, la convention n° 73 et la Recommandation 180⁴. De tout temps, des navires ont fait l'objet de saisies conservatoires par des créanciers, mais l'armateur craignait surtout leur immobilisation. L'attachement de l'armateur au navire et à l'équipage évitait un blocage durable. Il en était de même en cas de grève de l'équipage pour des motifs de rémunération. Dans les secteurs sophistiqués (pétroliers, méthaniers,

porte-conteneurs, transports de passagers), l'abandon de navires et de marins ne se rencontre pas.

En droit français, les marins bénéficient depuis longtemps du privilège, très ancien, et superprivilège des salaires, apparu en 1935⁵. Si les dispositions du Code du Travail relatives à la cessibilité et la saisissabilité des salaires furent étendues aux marins par l'Ordonnance du 27 décembre 1958, des dispositions spécifiques confient à l'autorité maritime un rôle important en matière d'avances, de saisie, de réclamations⁶. La loi du 27 décembre 1973, modifiée par la loi du 25 janvier 1985, a créé l'assurance garantie des salaires (AGS), applicable aux marins de la marine marchande et de la pêche industrielle ou semi-industrielle⁷. L'assurance n'est ni générale, ni illimitée ; elle n'opère qu'à titre subsidiaire et se trouve après paiement subrogée dans les droits des travailleurs ; aussi l'assurance intervient-elle dans la procédure de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise. Une telle assurance couvre les sommes dues en exécution du contrat de travail, salaires échus et indemnités de rupture, en raison de leur caractère alimentaire. Le législateur a prévu un plafond des créances salariales garanties.

Une telle procédure de garantie nécessite diverses étapes : l'établissement des créances salariales, la distinction éventuelle des créances salariales et des créances nées postérieurement au constat de l'insolvabilité de l'employeur (ou de la saisie conservatoire du navire), la détermination de l'autorité compétente pour traiter des contestations salariales, le paiement des créances par l'institution de garantie, le recouvrement de ces créances auprès de l'employeur par l'instance de garantie, c'est-à-dire l'action subrogatoire. Ces diverses étapes et difficultés vont se retrouver dans le cadre du projet de protection internationale des marins vis-à-vis du risque d'insolvabilité de l'armateur.

La directive 80/987 du 20 octobre 1980, modifiée par la directive 87/164 du 2 mars 1987, puis par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002⁸, fondée sur l'article 100 du Traité, protège les travailleurs du risque d'insolvabilité de l'employeur. Il s'agit d'assurer le paiement des salaires, malgré la défaillance de l'employeur, grâce à une institution

de garantie financière, financée par les entreprises et indépendantes d'elles. Les États membres peuvent exclure du champ d'application les créances de certaines catégories de travailleurs salariés, en raison de la nature particulière du contrat de travail ou, de l'existence d'autres formes de garantie assurant aux salariés une protection équivalente (art. 1 §2). Une interprétation restrictive des exclusions s'impose ; la liste des exclusions est annexée à la directive ; elle ne découle pas d'une libre transposition nationale de la directive⁹. L'Espagne avait exclu du champ de la directive les cadres supérieurs, personnel de direction générale, ne figurant pas dans l'annexe. La Cour de Justice rétablit le champ d'application de la directive¹⁰. Dans de nombreux États membres, les marins ont été intégrés dans l'annexe, tel n'est pas le cas de la France. L'exclusion est de deux types : soit elle est liée à l'existence d'une autre forme de garantie et une protection équivalente doit être atteinte¹¹, soit l'exclusion conduit à l'absence de garantie. L'article 29 de la loi grecque 1220/1981 concerne l'abandon à l'étranger de marins grecs, embarqués sur un navire grec par un armateur grec ; ce système n'a pas été contesté par la Commission devant la Cour de Justice des Communautés Européennes ; pour autant l'avocat général note son caractère insuffisant vis-à-vis des dispositions de la Directive communautaire.

Les institutions de garantie relèvent de la compétence des États membres, qui fixent les modalités d'organisation, de financement et de fonctionnement. Elles doivent respecter trois principes : le patrimoine de l'institution doit être indépendant de celui des employeurs, les employeurs doivent contribuer à son financement, sauf financement intégral par les pouvoirs publics, l'obligation de régler aux salariés les sommes dues est indépendante du versement par les employeurs des contributions imposées¹².

Concernant les marins navigant sous pavillon des États membres de l'Union européenne, la situation paraît ainsi variée : si la France n'a prévu aucune exclusion dans l'annexe, d'autres pays ont exclu tous les marins ou certains marins¹³. En tout cas une discussion a eu lieu, l'objectif d'harmonisation des législations nationales a été débattu et l'encadrement des distorsions de concurrence fut admis. Les situations

d'abandons n'apparaissent pas actuellement sous pavillon des États membres de l'Union européenne¹⁴.

Il convient de passer au stade international où le débat a porté sur les travailleurs terrestres, mais a longtemps oublié les gens de mer¹⁵. De nos jours, l'activité des transports maritimes est dominée par les pavillons de complaisance, les équipages internationaux. La plupart des marins ne sont pas des ressortissants de l'État du pavillon ; ils n'y sont pas plus domiciliés. Le régime juridique de l'embarquement est essentiellement fixé par le contrat d'embarquement, souvent conclu avec une société de management de personnel. Cette concurrence sans limites permet la navigation de navires anciens, amortis, peu entretenus, fortement rouillés, pour des trafics de vrac, sans grande valeur ajoutée, dotés d'équipages plus ou moins qualifiés, peu rémunérés. Si des créanciers saisissent ce navire, la single ship company limite les risques de l'armateur et les garanties des créanciers ; le navire bloqué par une saisie conservatoire risque d'être abandonné par l'armateur ; sa valeur à la ferraille n'incite pas à une saisie exécution rapide, face à un armateur insolvable. Le navire peut ainsi rester plusieurs dizaines de mois dans un port ; les marins attendent leur rapatriement et leur rémunération grâce au seul soutien des associations caritatives. Il en est parfois de même en cas de rétention administrative du navire par les inspecteurs de l'État du port. Le risque de «disparition» de l'armateur semble inciter les inspecteurs à contrôler les navires en état correct, et peut être à ignorer un peu les navires en mauvais état. Ce sont parfois les marins impayés depuis plusieurs mois qui se mettent en grève face au vide et sont à l'origine de la saisie conservatoire.

Entre 1993 et 1999, ce phénomène a pris de l'ampleur en raison de la faillite des compagnies maritimes d'État du bloc soviétique. Privées de subventions, ces compagnies furent privatisées, souvent transférées sous pavillon de complaisance. Les navires, ni entretenus, ni gérés, se posent avec leurs équipages au hasard des navigations. Sont ainsi concernés des marins russes, ukrainiens, roumains, angolais, géorgiens. Depuis juillet 1995, 200 cas ont été répertoriés par la Fédération Internationale des Transports¹⁶.

Le navire angolais Kifangondo est resté plus de cinq ans au Havre, trois équipages se succédant; il a fini par être vendu aux enchères, alors que la compagnie d'État a interrompu trois fois cette procédure par de modiques versements. Le Koporye, navire russe de la Baltic Shipping, s'est retrouvé saisi par un créancier allemand à Saint-Nazaire, comme une trentaine de navires de la compagnie en déconfiture ; l'équipage n'était pas payé depuis trois mois ; le navire, en mauvais état, mais navigable, sera vendu aux enchères au bout de neuf mois de procédures ; il faudra encore neuf mois pour que les marins touchent les deux tiers de leurs créances salariales. Le City of London, immatriculé à Belize, propriété d'un sri-lankais, géré par une société britannique, s'est retrouvé à Marseille, avec un équipage letton, russe et sri-lankais impayé depuis six mois. Les illustrations pourraient être multipliées ; il y a en France constamment trois ou quatre situations de ce genre, une dizaine en Europe et une trentaine dans le monde¹⁶.

Ces marins sont secourus dans les bords de port par les associations caritatives, qui les accueillent, les nourrissent, les soignent ; ces dépenses et les frais de chauffage sont le plus souvent pris en charge par les budgets communaux, au titre de l'aide sociale facultative. Les autorités étatiques restent en général indifférentes, considérant qu'à bord d'un navire battant pavillon étranger, les marins sont à l'étranger¹⁷. Une fédération des associations de foyers d'accueil des marins s'est constituée ; un réseau d'avocats s'est formé ; trois inspecteurs de la Fédération Internationale des Transports, ITF, travaillent en France pour le compte de la CFDT et de FO et collabore avec la CGT. Ce mouvement international de solidarité permet parfois des négociations, lorsque l'armateur n'est pas comateux. Ce sont aussi fréquemment des actions en justice qui sont mises en œuvre.

II Les Résolutions A 930 et A 931 de l'Organisation Maritime Internationale.

Le 29 novembre 2001, l'Assemblée de l'Organisation Maritime Internationale, lors de sa 22^e session, a adopté, en point 10 de son ordre du jour, les Résolutions A 930 (22) et A 931 (22). La

première Résolution porte directives pour la fourniture d'une garantie financière en cas d'abandon des gens de mer ; la seconde porte directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Ces directives ont pris effet le 1^{er} janvier 2002. Ces Résolutions sont le fruit d'un travail effectué par une commission mixte OMI/OIT. Cette commission fut présidée par M. Jean-Marc SCHINDLER, administrateur des affaires maritimes, représentant français à l'OMI, qui deviendra président du groupe de travail de haut niveau de l'OIT, chargé de préparer une convention internationale de travail unique pour les gens de mer, susceptible d'être adoptée à Genève en 2005.

Il est rappelé que l'article 94 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, Convention dite de Montego Bay, impose un contrôle de l'Etat du pavillon sur les navires battant son pavillon, dans les domaines administratifs, techniques et sociaux. La convention n° 166 de l'OIT, révisée en 1987, concerne le rapatriement des marins. Dès mars 1992, le conseil d'administration du Bureau International du Travail avait adopté une résolution concernant la protection des salaires et des gens de mer abandonnés.

L'abandon est défini comme une situation caractérisée par la rupture des liens entre le propriétaire du navire et le marin. *Il y a abandon lorsque le propriétaire du navire manque à certaines obligations fondamentales envers le marin concernant son rapatriement rapide et le paiement de la rémunération due, la fourniture des produits de première nécessité, notamment une nourriture, un logement et des soins médicaux appropriés. Il y aura abandon lorsque le capitaine du navire sera laissé sans moyens financiers pour l'exploitation du navire.*

La couverture des frais de rapatriement et de subsistance, en cas d'abandon, le paiement de la rémunération font partie des droits contractuels et/ou statutaires des gens de mer et ne sont pas affectés par le fait que le proprié-

Exercice incendie
Photo T. Rossignol



re du navire manque à ses obligations ou est dans l'incapacité de les assumer. Les propriétaires de navires devraient prendre les dispositions voulues pour mettre en place un système de garantie financière, assurant le paiement des créances salariales et le rapatriement des gens de mer. Ils devraient afficher à bord les coordonnées des personnes ou de l'entité responsable du traitement des créances concernées. Le système de garantie financière devrait couvrir les frais de rapatriement du marin, sans que ces frais pèsent sur le marin, les frais de subsistance des gens de mer, depuis le moment de l'abandon jusqu'au moment de l'arrivée au lieu de rapatriement, le paiement aux gens de mer de toutes les rémunérations dues et de leurs droits contractuels, le paiement aux gens de mer des autres frais qu'ils ont encourus pendant la période de l'abandon, du fait de l'abandon. La garantie financière pourvoit au rapatriement et prend en charge les frais de nourriture, de logement du marin depuis le moment où il quitte le navire jusqu'à son arrivée au lieu de rapatriement, le traitement médical, le passage et le transport des effets personnels et tous autres frais raisonnables. La subsistance des gens de mer pendant qu'ils sont abandonnés comprend la nourriture, les vêtements, un logement, des soins médicaux appropriés et autres produits de première nécessité. Le système de garantie financière peut se présenter sous la forme de systèmes de sécurité sociale, d'une assurance, d'un fonds national ou d'autres formes. Il doit prévoir un droit d'accès direct par le marin, une couverture suffisante et l'application à tous les gens de mer quelle que soit leur nationalité.

Il est donc rappelé aux Etats membres que dans le cadre de leurs

obligations d'Etats du pavillon, ils doivent veiller à ce que les propriétaires de navires respectent les directives, à ce que les gens de mer employés ou engagés à bord de navires battant leur pavillon soient protégés, en cas d'abandon, par un système de garantie financière. Les propriétaires de navires doivent veiller à ce qu'il y ait à bord un certificat attestant l'existence d'une garantie financière, en cas de voyages internationaux. Ce certificat doit être affiché à un endroit bien visible dans les locaux d'habitation des gens de mer. Un exemplaire du certificat doit être fourni, si besoin est, aux services d'immigration.

Si le propriétaire du navire manque à ses obligations, l'Etat du pavillon et, dans certains cas, l'Etat dont le marin est le ressortissant ou l'Etat du port peuvent être appelés à intervenir. Lorsque des gens de mer ont été abandonnés dans un lieu relevant de sa juridiction, l'Etat du port doit informer l'Etat du pavillon et les Etats dont les gens de mer sont ressortissants, doit coopérer en vue d'une assistance mutuelle et une solution rapide de la situation. Si le propriétaire ne remplit pas ses obligations internationales, si le système de garantie financière ou l'Etat du pavillon manque à leurs obligations, l'Etat du port ou les Etats dont les gens de mer sont ressortissants peuvent procéder au rapatriement, sans préjudice du recouvrement des frais.

L'Etat du port communique au secrétaire général de l'OMI ou au directeur général du BIT, les points de contacts nationaux responsables du traitement des cas d'abandon, aux fins d'une diffusion générale des renseignements.

Lors de la dernière session de l'OMI en décembre 2003, de nombreux Etat membres ont considéré que l'information n'était pas suffisante sur les cas d'abandon de navires et d'équipages pour passer à un dispositif contraignant, qu'il était indispensable de reprendre une enquête, l'envoi d'un questionnaire, le dépouillement des réponses avant d'aller plus loin. Dès lors, la question de la garantie financière des créances salariales des gens de mer pourrait être insérée dans le projet de convention internationale de travail unique pour les gens de mer, mené par le groupe de haut niveau de l'OIT.

La Résolution A 931 concerne les

directives vis-à-vis des responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances contractuelles pour lésions corporelles ou mort des gens de mer. Les propriétaires de navires devraient avoir une garantie financière permettant une couverture d'assurance effective ou une autre garantie financière assurant une indemnisation rapide et intégrale. Un règlement provisoire peut être envisagé en cas de lésion corporelle. Les coordonnées des personnes ou de l'entité responsable du traitement des créances devraient être affichées à bord. Un certificat délivré par l'assureur devrait être à bord du navire et affiché dans les locaux d'habitation.

III L'attente et l'incertitude : Quelle garantie des créances salariales ?

La reconnaissance des créances salariales des marins, abandonnés dans un port français, par l'armateur étranger d'un navire étranger, soulève la question de la compétence internationale du juge français. La difficulté semblait réglée par l'application de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles de 10 mai 1952 relative à la saisie conservatoire de navire. A défaut, le principe du forum arresti, largement reconnu en common law, semblait ouvrir à tout créancier maritime l'accès à une juridiction de proximité, vis-à-vis du navire qui constitue sa principale garantie. Après une période où les juges français ont restreint leur compétence internationale¹⁸, il semble que l'évolution jurisprudentielle récente démontre une nette avancée.

La compétence des juges français.

L'Oscar Jupiter, navire roumain, vint à livrer à Nantes, en janvier 1998, une cargaison de sucre fortement mouillée, ce qui engendra la saisie conservatoire du navire par le destinataire, puis par Petromarine, fournisseur impayé du navire Oscar Altaïr à Dunkerque. L'Oscar Jupiter appartient à une des trois compagnies d'Etat roumaines, incapables de payer leurs créanciers et même les équipages de leurs cinquante navires. Le 8 juillet 1998, la cour d'appel de Rennes admet la compétence du juge français et confirme la compétence du tribunal de commerce de Nantes, dans la mesure où la créance de

Petromarine est fondée sur des livraisons de soute intervenues à Dunkerque, ce qui ouvre un nouveau rattachement de la créance maritime vis-à-vis de l'Etat du lieu de la saisie conservatoire.

Le 21 octobre 1998, la même chambre de la Cour d'appel rejette la compétence du tribunal de commerce de Nantes vis-à-vis des créances salariales des marins, mais de plus et surtout, rejette la compétence des tribunaux français au fond en l'absence de rattachement spécifique. La Cour considère que ces créances salariales sont exclusivement roumaines, nées de contrats d'engagement conclus en Roumanie, pour un travail à bord d'un navire battant pavillon roumain ; les marins doivent donc saisir les juridictions roumaines du travail à Constanza¹⁹. Si Petromarine dispose d'un titre permettant la mise en œuvre d'une saisie exécution devant le tribunal de grande instance de Nantes et la vente aux enchères de l'Oscar Jupiter, navire fortement rouillé, il n'en est pas de même des marins, notamment des cinq marins restés assurer la garde et la conservation du navire, à Nantes depuis plus d'un an. Tout au plus, ces marins restants pourront-ils bloquer la répartition du prix de vente dans l'attente de la décision roumaine reconnaissant leurs créances et de son exequatur. Petromarine n'entreprend pas la saisie exécution du navire, sa créance n'étant pas privilégiée.

Il résulte de ces deux arrêts rennais qu'à la suite d'une saisie conservatoire de navire intervenu en France, au fond, le juge français est compétent pour statuer sur une livraison de pétrole français, mais non sur l'abandon en France de marins étrangers sur un navire étranger par un armateur étranger. Depuis 1991, la tendance des juges français était de restreindre leur compétence internationale, la compétence du juge français n'étant admise que parce qu'elle ne concernait pas le fond de la créance, mais des aspects procéduraux. La Cour d'appel n'a pas envisagé que depuis dix mois les marins restant à bord travaillaient en France, dans un port français dans les eaux territoriales françaises. Cet argument fut clairement rejeté par la Cour de Douai, dans l'affaire de l'Obo Basak, navire turc. De guerre lasse, 17 marins sur 22 ont accepté une transaction leur accordant une rémunération partielle, mais surtout un

billet d'avion vers leurs foyers²⁰. Les marins se trouvent devant un dilemme plus que délicat : rentrer avec seulement une partie de leur dû et perdre toute possibilité d'obtenir plus ou, s'accrocher au navire, faire reconnaître leurs créances salariales dans leur pays où ils ne veulent retourner qu'avec leurs salaires, tenir de longs mois en espérant obtenir par la vente aux enchères du navire leur dû, mais sans aucune garantie de résultat. L'équipage à l'abandon en France est renvoyé devant un juge étranger, quand personne ne cherche à rapatrier ces marins, quand le navire sera vendu aux enchères en France. Ces marins internationaux ont pour seule garantie le navire, sa valeur marchande, face au risque d'insolvabilité de l'armateur. Personne n'acceptant d'avancer les salaires et les rapatriements, au risque de n'être jamais remboursé, ils doivent s'accrocher au navire, comme des berniques sur leur rocher.

La Cour de cassation est revenue à une meilleure appréciation de la situation et de l'interprétation des textes. Elle a admis la compétence des tribunaux de l'Etat dans lequel la saisie d'un navire a été opérée, sur le fondement de l'article 7-1 de la Convention de Bruxelles de 1952²¹. Ainsi les marins ont accès à une justice de proximité, peuvent faire reconnaître leurs créances salariales. Il a fallu que la Fédération Internationale des ouvriers du Transport (ITF) finance le recours en cassation de l'Union Maritime CFDT, au nom des marins turcs du navire turc pour que la situation s'éclaircisse dans le traitement de l'abandon des équipages et des créances salariales impayées.

Le statut du navire étranger dans un port français.

La réticence des juges français à admettre la dimension internationale de leur compétence vis-à-vis de litiges sociaux, à bord de navires étrangers en escale dans nos ports, est due à une analyse excessive et ancienne de la portée de la loi du pavillon et de la liberté de la navigation. Historiquement, aucune exclusivité n'a été accordée à la loi du pavillon pour régler la communauté du bord, dans les eaux territoriales d'un autre Etat. Une conciliation est nécessaire. Il convient de se reporter à la lumineuse démonstration du professeur

Pierre BONASSIES²². Le système dit français est fondé sur l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806, approuvé par l'Empereur le 20 novembre 1806, à propos des bagarres à bord des navires Sally et Newton des Etats-Unis. Il définit les cas d'intervention des autorités de l'Etat riverain, mais considère que celles-ci se désintéressent de certaines affaires de la communauté du bord, sauf trouble de la paix du port. Les tribunaux français ne se saisissent pas des délits commis entre membres de l'équipage et des faits concernant la discipline intérieure des navires étrangers. Cet avis permet aux autorités françaises de se saisir des infractions pénales commises à bord d'un navire étranger, lorsque l'ordre public du port est troublé ou, quand le capitaine du navire réclame leur intervention, également lorsque la victime ou l'auteur de l'infraction n'est pas membre de l'équipage²³. Cet avis est cité par la chambre criminelle de la Cour de cassation comme ayant valeur législative, à propos de l'assassinat de passagers clandestins en haute-mer et de la plainte déposée au Havre par le seul survivant²⁴. Il s'agit là d'un cas exceptionnel de compétence universelle du juge français. De même il peut arriver exceptionnellement que le juge pénal français dispose d'une compétence passive ou active vis-à-vis d'infractions intervenues dans une dimension internationale²⁵.

Si le principe est que le navire étranger est dans un port français soumis à la loi française, l'exception est le plus souvent rappelée concernant la communauté du bord. Pourtant, les navires de commerce ou de pêche ne sont en aucun cas des navires de guerre et il est nécessaire de concilier loi du pavillon et loi de l'Etat côtier ; les autorités de l'Etat riverain sont compétentes en cas de trouble à l'ordre public du port, même si la compétence de l'Etat du pavillon demeure ; il s'agit plus d'une obligation que d'une simple faculté. Le principe de juridicité fonde la compétence du juge du port d'escale, du juge de l'Etat du port ; il conviendra ensuite de définir la loi applicable à la relation de travail et le respect des principes fondant l'ordre public par les dispositions contractuelles²⁶.

De nos jours, le contrôle du navire par l'Etat du port maintient la même

conciliation, mais change très nettement son orientation. La loi du pavillon ne saurait disparaître, même s'il est urgent de pouvoir engager la responsabilité des Etats du pavillon excessivement complaisants. L'avis du Conseil d'Etat n'accordait aucune primauté à la loi du pavillon. Désormais, il est encore moins envisageable que la loi du pavillon prime sur le respect des conventions internationales ratifiées par l'Etat du port. Le contrôle des navires par l'Etat du port s'efforce d'assurer l'application des conventions internationales maritimes et de travail. L'effectivité d'un droit international du travail maritime nécessite l'encadrement des pratiques complaisantes, qu'il s'agisse d'accès à la justice ou, ensuite du respect des droits fondamentaux des travailleurs.

La saisie exécution du navire.

De là à être payé, il est nécessaire que le navire puisse être vendu sur le marché de l'occasion, s'il est navigable, ou qu'une vente internationale aux enchères soit entreprise, s'il relève du ferrailage. Les marins, qui éventuellement trouvent un juge compétent et obtiennent la reconnaissance de leurs créances salariales, ne disposent d'aucune garantie de paiement et n'ont pas achevé leur calvaire. Si la saisie conservatoire du navire relève de la compétence du Tribunal de Commerce, l'activité maritime étant commerciale, si les marins doivent faire reconnaître leurs créances salariales par le Tribunal d'Instance, le capitaine par le Tribunal de Commerce, la saisie exécution relève du Tribunal de Grande Instance, le navire étant traité comme un immeuble. Le professeur Antoine VIALARD relève la médiocre qualité des textes relatifs à la saisie exécution, loi du 3 janvier 1967 et décret du 27 octobre 1967, articles 31 à 58, prenant la saisie immobilière pour modèle : «*Ce manque évident d'intérêt est sans doute lié à la relative rareté des saisies-ventes de navires*»²⁷.

La vente aux enchères internationale d'un navire doit donner lieu à publicité internationale, même quand le navire est vendu pour la ferraille. Les acheteurs potentiels savent ne pas se précipiter, voire même s'entendre. Le navire vendu, encore faut-il répartir entre les créanciers le prix de vente.

La répartition du prix de vente.

En cas de vente aux enchères d'un navire, l'article 31 de la loi du 3 janvier 1967 fixe les priorités de répartition : les créances salariales sont assorties d'un privilège de premier rang, préférées à l'hypothèque maritime. Mais l'ordre de préférence des créances de premier rang est le suivant : 1) *les frais de justice exposés pour parvenir à la vente du navire*, 2) *les droits de tonnage ou de port, autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de garde et de conservation du navire*, 3) *les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord*, 4) *les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes*, 5) *les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ou pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports et des voies navigables, les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages, les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages*, 6) *les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et s'il s'agit de sa créance ou de celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.*

L'article 32 de la loi du 31 janvier 1967 précise que les créances privilégiées énumérées à l'article 31 sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci. Dans le cas du navire *Beloostrov*, la Cour d'appel d'Aix-en-Provence a statué, le 1^{er}

février 2001, d'abord sur les créances privilégiées, avant de traiter de l'hypothèque maritime. Il s'agissait d'un navire soviétique de la *Baltic Shipping*, en faillite à la suite des bouleversements consécutifs à la chute du mur de Berlin, saisi à Marseille en 1996, comme 50 autres navires de la même compagnie dans les divers ports du monde. La vente aux enchères est intervenue le 28 mai 1998 ouvrant un espoir de paiement et de rapatriement à l'équipage. Mais le paiement attendra l'arrêt d'appel sur la répartition du prix de vente. Cet arrêt a enrichi les solutions traditionnelles ; il convient d'envisager ses apports principaux.

a) Concernant les frais de justice pour parvenir à la vente du navire et à la distribution du prix, une partie de la créance de l'avocat ayant organisé la vente aux enchères n'est pas retenue par la cour d'appel, dans la mesure où le jugement rectificatif n'a pas été régulièrement notifié. Avaient été retenus les frais de saisie conservatoire, les frais de saisie exécution, les frais d'opposition sur le prix de vente du navire. Les frais de saisie auraient dû être pris en charge par l'adjudicataire ; les frais d'opposition n'ont été engagés que dans un intérêt personnel, sans contribuer à l'intérêt commun ; les frais de saisie exécution sont insuffisamment justifiés. Les frais de saisie conservatoire sont admis, conformément à une jurisprudence antérieure²⁸.

b) Concernant les droits de tonnage ou de port, les autres taxes ou impôts publics de même espèce, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port, la créance du receveur principal des douanes de Marseille est retenue, soit 2,8

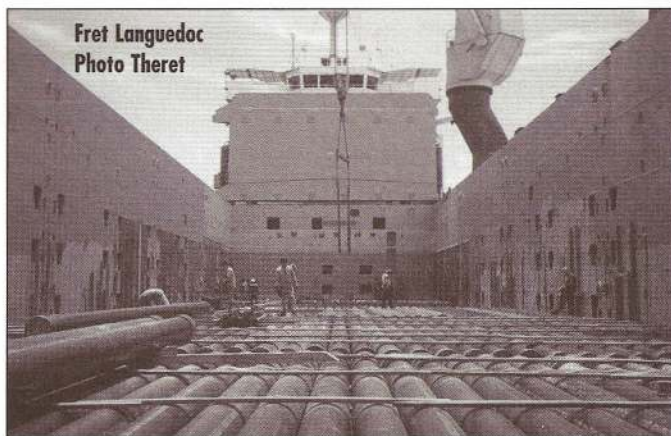
millions de francs. L'affrètement avait bénéficié d'une collocation pour une somme de 4 millions de francs, en raison d'un trop versé au titre du coût de l'affrètement payé par avance ; pour la cour, ces sommes ne peuvent être assimilées à des dépenses effectuées pour entretenir le navire ou l'équipa-

ge, dans la mesure où il s'agit de sommes versées directement à l'armateur, et qu'elles sont intervenues avant même l'immobilisation du navire. La présence à bord des équipages successifs a évité que le navire ne soit pillé ; les créances salariales de l'équipage sont retenues pour 156.000F. Par contre, la cour retient à ce niveau la créance de 67.000F de l'association marseillaise des amis des marins (AMAM), que le TGI n'avait colloqué qu'en quatrième rang. La présence des équipages a été considérée comme nécessaire à la garde et à la conservation du navire depuis son entrée dans le dernier port. L'AMAM a contribué depuis l'arrivée du navire à la fourniture de vivres et exposé divers frais pour l'équipage, qui n'aurait pu, sans son action, se maintenir à bord, ce qui constitue une contribution certaine à la conservation du navire.

Le TGI de Marseille, le 11 janvier 1994 avait déjà colloqué au titre des frais de garde et de conservation du navire, les créances salariales des membres d'un équipage restés à bord pendant la durée de l'immobilisation du navire jusqu'à son adjudication²⁹. La cour d'appel de Montpellier avait retenu, au contraire, une conception très étroite de ces frais de garde³⁰.

c) Concernant les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord, la cour a retenu les créances salariales de l'équipage présent à bord lors de l'arrivée du navire à Marseille, soit 6.000F. Une créance de 120.000F, elle, n'est pas retenue, dans la mesure où elle ne concerne pas les vivres destinés à l'équipage, mais une créance d'avitaillement de fournitures livrées au navire.

d) Le TGI de Marseille avait inséré la créance de l'association marseillaise des Amis des Marins (AMAM) au quatrième rang, au titre des rémunérations dues pour sauvetage et assistance. Cette première avancée permettait d'assurer le paiement de cette créance et donc de rendre crédible cette association de soutien aux marins, dont le rôle est également de constituer un fonds finan-



cier permettant des avances de salaires ou de frais de rapatriement, les dépenses de soins, de nourriture, de chauffage, dans les cas d'abandon d'équipage. Une telle association peut recevoir le soutien, amical et financier, des collectivités territoriales ou du port autonome, dans la mesure où les associations caritatives prenant en charge les équipages à l'abandon se retournent vers les budgets municipaux de l'aide sociale facultative. Nul ne peut avancer ses frais à la place de l'armateur défaillant, sans disposer d'une perspective de paiement ; le recours subrogatoire contre l'armateur est le plus souvent illusoire. La cour d'appel a admis cette créance en second rang, au titre des frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port, ce qui constitue une seconde avancée.

- e) L'article 31-5 de la loi du 3 janvier 1967 attribue un privilège aux indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages. La société ivoirienne de navigation maritime (SIVOMAR), affrèteur à temps du navire, avait été colloquée pour une somme de 2,8 millions de francs représentant les frais de transbordement pour sauvegarder la marchandise. L'indemnité pour pertes ou avaries de cargaison ne peut être due qu'au propriétaire de la cargaison, qui peut en réclamer le remboursement à celui qui avait la responsabilité de la marchandise au moment où le dommage s'est produit. En l'espèce, la marchandise n'a pas été endommagée, la cargaison se trouvait sous la responsabilité de la société SIVOMAR, qui avait affrété le navire à temps lorsqu'il a été saisi. En transbordant la marchandise, elle n'a fait qu'agir dans son propre intérêt pour échapper à la responsabilité qui lui incombait en tant que gardienne de la marchandise, en sa qualité d'affrèteur à temps.
- f) L'article 31-6 de la loi du 3 janvier 1967 concerne les créances provenant des contrats passés par le capitaine, hors du port d'attache, pour les besoins de la conservation du navire ou de la continuation du voyage. Le premier juge avait colloqué une créance de 1,4 millions de francs, relative à la réparation du

navire de la Baltic Shipping ; il apparaît que cette créance n'est pas née de l'exploitation du *Beloostrov*, que les contrats n'ont pas été conclus pour la continuation du voyage. L'article 39 de la loi du 3 janvier 1967 prévoit une extinction du privilège au bout d'un an, de sorte que cette créance ne peut être retenue. Une créance de fournitures de 111.976 USD avait été confirmée par la cour d'appel de Douai dans un arrêt du 4 juillet 1996, condamnant la Baltic Shipping ; cette créance est assortie du privilège de l'article 12 de la loi du 3 janvier 1969 et de l'article 31 alinéa 6 de la loi du 3 janvier 1967. Ce privilège s'éteint pour les créances de fournitures, visées à cet article 31 al. 6, à l'expiration d'un délai de six mois, ce délai étant d'un an dans les autres cas. Le commandement de saisie date du 26 mars 1997 ; l'arrêt confirmatif d'appel n'a pas ouvert un délai de prescription de 30 ans, mais a précisé que cette créance ne portait pas sur des fournitures, de sorte que la prescription annale n'est pas écoulée lors de la vente du navire. Cependant, il apparaît que cette créance a déjà été réglée par la Baltic Shipping, le paiement devant être imputé en priorité sur les créances privilégiées. La cour ne retient qu'une créance de 112.308F destinée à la société Italmare, confirmée par le Tribunal de commerce de Marseille, notifiée dans les délais impartis à Limassol³¹.

L'anachronisme des textes français.

En 1967, le problème ne se posait nullement dans les conditions actuelles : l'hypothèse envisageable était purement française, le non-paiement de l'équipage du fait de la faillite de l'armateur était heureusement une situation rare. Les marins français bénéficiaient du privilège des salaires, du superprivilège, puis de l'assurance garantie des salaires. L'AGS n'a jamais été obligée de saisir et de faire vendre un navire en raison de la défaillance d'un armateur ? La loi du 3 janvier 1967, loi maritime, et non sociale, ne tient aucun compte du caractère alimentaire des créances salariales. La directive communautaire 80/987 du 20 octobre 1980, relative à l'insolvabilité de l'employeur, n'est pas applicable à

bord de navires étrangers aux Etats membres de l'Union européenne. Il est possible de renforcer la protection des marins en mettant en avant leur rôle dans la garde, la surveillance et l'entretien du navire au port. Encore faut-il que le prix de vente ne soit pas totalement absorbé par les frais de justice et les frais de port.

L'abandon des marins découle de la défaillance des exploitants commerciaux du navire. Personne ne souhaite intervenir rapidement à leur place, faute de toute garantie de recouvrement des sommes versées. Dès lors, l'attente dure, les chances de paiement s'étiolent. La situation sanitaire, alimentaire, psychologique de l'équipage ne peut que s'aggraver. Doivent-ils rentrer chez eux les poches vides, quand leurs familles attendaient les revenus de leur embarquement ? La question porte autant sur leurs finances que sur leur prestige, leur dignité.

La convention de Genève ONU/OMI sur les privilèges et hypothèques maritimes du 6 mai 1993 n'a pas été ratifiée par la France. Ses articles 4 et 5 placent en tout premier plan les créances salariales et les frais de rapatriement de l'équipage. Seules les créances en matière d'assistance et de sauvetage leur sont préférées.

La convention n° 166 de l'OIT de 1987 sur le rapatriement des marins, entrée en vigueur le 3 juillet 1991, n'a pas été ratifiée par la France, mais par 7 pays dont le Luxembourg. Elle explicite le droit à rapatriement des marins qui comprend la prise en charge de la nourriture et du logement, ainsi que de la rémunération et des indemnités de rupture prévues par la législation nationale ou les conventions collectives. En cas de carence de l'armateur, l'autorité de l'Etat du pavillon doit organiser le rapatriement du marin et en assumer les frais (art. 5). En cas de carence de l'Etat du pavillon, l'Etat à partir duquel le marin doit être rapatrié, ou l'Etat dont il est le ressortissant peut l'organiser et en recouvrer les frais auprès de l'Etat du pavillon. Cette convention précise les obligations de l'Etat du pavillon ; mais que faut-il espérer lorsqu'il est complaisant ? Elle ouvre une faculté aux Etats pour rapatrier leurs nationaux, ainsi qu'à l'Etat dans lequel le navire est abandonné. Encore faut-il ensuite envisager le recouvrement des dépenses

engagées auprès de l'État du pavillon. Cette convention ouvre faiblement une voie vers l'étatisation de la garantie de paiement et de rapatriement des marins. Elle pourrait être ratifiée sans⁸ lenteur par les pays pourvoyeurs de main d'œuvre maritime, mais pauvres, telles les Philippines, et surtout par les pays industriels concernés par le commerce international et donc par les abandons de marins.

En attendre des effets importants est sans doute illusoire. L'État du port ne peut suppléer les armateurs défaillants qu'à titre subsidiaire, moyennant recouvrement des créances et frais, voire sanctions financières ou commerciales. Tout autre système constituerait une subvention indirecte aux armateurs volontairement défaillants et une sanction pour les vrais professionnels. Déjà en France, l'aide au retour dépendant de l'Office des Migrations Internationales, OMI, fut plusieurs fois utilisée pour un tel rapatriement, sans recouvrement subrogatoire. L'État a avancé des fonds pour le rapatriement des marins angolais du Kifangondo et russes du Baltiskiy 22, en leur versant l'équivalent de deux mois de salaire, comme pécule ou argents de poche. Un telle aide secourable n'est pas de nature à traiter le fond du problème. Il en est de même de l'approche humanitaire des autorités des ports autonomes.

La convention n° 179 de l'OIT du 22 octobre 1996 sur le recrutement et le placement des gens de mer impose aux services de recrutement et de placement, publics ou privés de s'assurer, dans la mesure du possible que l'employeur a les moyens d'éviter l'abandon des marins. Elle impose aux États l'établissement d'un système de protection, sous forme d'assurance ou d'une mesure équivalente appropriée, afin d'indemniser les gens de mer ayant subi des pertes pécuniaires du fait d'une violation des obligations par le service de recrutement ou de placement. La convention vise des agences de placement parfois insaisissables ; elle reste imprécise quant au système de garantie. En France, les entreprises de travail temporaire doivent garantir à tout moment l'existence d'une garantie financière assurant le paiement des salaires, des indemnités des missions en cours (art. L 124-8 C. Tr.). En cas d'insuffisance de la caution, l'utilisateur est

substitué à l'entrepreneur de travail temporaire. La garantie financière ne peut résulter que d'un engagement de caution pris à une société de caution mutuelle, un organisme de garantie collective, une compagnie d'assurance, une banque, un établissement financier habilité à donner caution (art. L 124-8-1 C. Tr.). La garantie financière est calculée en pourcentage du chiffre d'affaires (art. L 124-8-2 C. Tr.).

Doivent être recherchés les mécanismes qui accordent aux marins une priorité de paiement de leurs créances salariales, qui donnent un recours subrogatoire aux associations ou institutions faisant l'avance des frais de rapatriement ou du paiement des salaires. Mais contre qui recouvrer ces versements, dans une recherche de dimension internationale ? Il est souvent craint que la mobilisation des fonds publics, comme privés, n'accorde aux marins un simple argent de poche, souvent 2000 USD, n'empêche l'exercice des recours judiciaires au fond, n'assure l'impunité de l'armateur défaillant. Pour la première fois, en juin 2001, dans l'affaire de L'Alliance, Chypre, Etat du pavillon, a menacé la société propriétaire de dépavillonner deux autres navires, si le droit chypriote n'était respecté. Sous la pression des autorités françaises, Chypre, candidat à l'entrée dans l'Union européenne, s'est souvenue de ses obligations internationales. De même, les autorités chypriotes ont accepté de prendre en charge la moitié des sommes versées par l'administration française aux marins. Toutefois, les marins n'ont pas obtenu la totalité de leurs salaires, ni d'indemnités ; l'armateur semble avoir réussi à organiser son insolvabilité, en dépit de deux navires gérés par deux autres single companies. A Sète en 2003, dans le cas du navire Edoil, propriété d'un armateur grec sous pavillon des Iles Tonga, retenu à Sète, les marins ont obtenu une avance de salaires de 3.000 à 7.000 euros. L'équipage n'a pas saisi le navire, dans la mesure où ITF a considéré que ce navire en très mauvais état n'avait pas de valeur marchande. Toutefois, l'AGISM (association de gestions des institutions sociale de la marine), qui gère le fonds financier d'intervention pour le compte de l'Etat, a mis en œuvre une saisie conservatoire du navire en raison des 30.000 euros d'avances de salaires effectuées ; les

frais de port s'élèvent déjà à 28.000 euros. Personne ne semble envisager la saisie exécution du navire, sa vente aux enchères. Peut être l'Etat mettra-t-il en place un nouvel exemple d'expropriation, par confiscation de l'épave, et de destruction, comme il l'a fait à Brest avec le Victor M.

IV La modernisation des textes et des procédures.

Dans l'avenir, il est nécessaire de moderniser les textes français, d'obtenir une démarche communautaire de contrôle des navires, quel que soit leur pavillon, d'élaborer et de ratifier des conventions internationales garantissant le paiement des créances salariales et le rapatriement des marins, d'assurer l'effectivité de ces conventions internationales. Les Etats du pavillon peuvent être rappelés à l'ordre. Les sociétés de management des équipages pourraient être responsabilisées. Les assureurs doivent être concernés. Il appartient aux Etats du port, à l'Union européenne, d'imposer une assurance obligatoire garantissant rémunérations et rapatriement des équipages, condition d'un commerce maritime loyal, d'une entrée dans les ports européens. L'approche communautaire, post-Erika et post-Prestige, semble attachée à la sécurité maritime dans une dimension technique (double coque, société de classification, contrôle des navires), mais paraît oublier un peu la dimension sociale.

Les Résolutions A 930 et A 931 de l'OMI peuvent être insérées dans une convention maritime internationale. Encore conviendrait-il alors que cette convention soit ratifiée par les Etats du pavillon, les Etats fournisseurs de main d'œuvre et les Etats du port. Il est également possible d'insérer ces résolutions dans le chantier mené par l'organisation internationale du travail en vue de l'adoption en 2005 à Genève d'une convention internationale de travail unique pour les gens de mer³². La modernisation de la Convention n° 147 de 1976 l'OIT et de son protocole de 1996 conduirait à un renforcement des contrôles sociaux des navires par les Etats du port. La Convention 147 a initié ce phénomène en ne visant que les conventions maritimes de base sur l'âge d'accès au travail, sur l'examen médical

des gens de mer, le contrat d'engagement écrit, le logement, l'alimentation, les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident du marin. Le Mémorandum de Paris de 1982 sur les navires sous-normes, *Memorandum of understanding* ou MOU, vise les principales conventions de l'OMI concernant le navire, la convention STCW sur les brevets maritimes et la convention 147 de l'OIT. Il en est de même de la Directive communautaire 95/21 du 19 juin 1995³³. Il en résulte la lente mise en place de contrôles sociaux des navires, faisant escale dans les ports européens, effectués en France par l'inspection du travail maritime, même si les contrôles techniques effectués par les inspecteurs de sécurité des navires sont plus développés et privilégiés³⁴.

Le minimum serait que cette convention impose à tout armateur une obligation d'assurance ; les P&I clubs maritimes, *Protection & Indemnity clubs*, sont à peu près adaptés à cette fonction, même s'ils n'ont l'habitude que de rembourser leurs adhérents après paiement. L'effectivité de cette convention ne peut être laissée aux États du pavillon ; elle doit être imposée par les États du port, ceux qui subissent les abandons de navires. Cette convention pourrait être reprise par une directive communautaire applicable dans les ports européens, quelle que soit la nationalité du pavillon. Il s'agit autant d'une exigence sociale que d'un principe de loyauté du commerce. Depuis le Mémorandum de Paris de 1982, le contrôle des navires par l'État du port s'est considérablement renforcé afin de lutter contre la pollution et d'assurer la sécurité maritime ; ce contrôle doit assurer la sécurité de la navigation maritime, protéger les marins, maillon faible de la prévention technique, et assurer une concurrence loyale³⁵. Il s'agit aussi d'imposer des règles de repos et de durée du travail, notamment le respect de la convention 180 de l'OIT, adoptée en 1996³⁶, ainsi que des garanties de paiement des créances salariales³⁷.

Quant à une procédure française modernisée, il semble indispensable de définir la notion d'abandon de marins, comme le fait la Résolution A 930 de l'OMI, de préciser un délai (8 ou 15 jours) à partir duquel l'administration maritime peut prévenir les autorités de l'Etat du pavillon, mettre en demeure

l'institution de garantie financière, prévenir le secrétaire de l'OMI et le directeur du BIT, prévenir les autorités consulaires des Etats dont les marins sont les ressortissants. Un second délai sans intervention doit permettre de déclencher la procédure de saisie exécution du navire et la procédure de reconnaissance des créances salariales.

Une proposition de loi n° 1299, déposée le 17 décembre 2003 à la présidence de l'assemblée Nationale, concerne les navires de plaisance et les bateaux fluviaux, ventouses des ports ou des fleuves au bord des centres-villes³⁸. Certains navires de plaisance ou chalands ont été transformés en logement et habitation par leurs propriétaires ; il arrive que les locataires aient même l'interdiction de naviguer. Il en résulte des problèmes d'hygiène, des navires immobiles, une pénurie artificielle de places dans les ports, des projets évitables de nouveaux ports de plaisance. La proposition de loi définit la notion d'abandon de navire ou de bateau envisage la mise en fourrière, puis la vente par les services des domaines.

Sont réputés abandonnés les navires de mer et les bateaux de navigation en eaux intérieures laissés en fourrière à l'expiration d'un délai de quarante-cinq jours à compter de la mise en demeure faite au propriétaire d'avoir à retirer son bateau (art.3). Les navires sont ensuite remis aux services des domaines ; faute d'acheteur, ces bateaux sont livrés à la destruction au bout de 6 mois (art.4).

Sur les navires concernés, il n'existe manifestement aucun salarié, aucun marin, dont les droits devraient être réservés. La vision navire de plaisance et bateau fluvial conduit à n'envisager que l'abandon du navire et non celui d'un équipage. Les créanciers sont également ignorés, à moins qu'il n'existe un droit de gage. Les seules mesures envisagées sont la confiscation, la vente par les domaines et éventuellement la destruction. Aucun consul n'est évoqué, comme s'il ne s'agissait que de navires immatriculés en France ; dès lors il n'est pas nécessaire de prévenir l'Etat du



Fret Sologne
Photo Theret

pavillon. La définition de l'abandon du navire, à l'expiration d'un délai de 45 jours à partir d'une mise en demeure, peut parfaitement s'appliquer à tout navire marchand, quel que soit son pavillon et donc aux navires et équipages abandonnés. La mise en demeure pourrait intervenir après constat du non-paiement des salaires, de l'absence de nourriture, de soins ou de chauffage de l'équipage. Cette proposition vise en réalité la plaisance amateur et certains chalands fluviaux. Elle ne répond pas aux questions posées de l'abandon international des équipages, mais montre une démarche susceptible de rénover les procédures actuelles.

¹ A. SUPIOT, *Le droit du travail*, coll. Que sais-je ?, PUF, Paris, 2004, 128p.

² J. DERRIDA, *Vers la sécurité sociale des salaires*, D. 1974, chr. p. 119.

³ Directive 80/987 du 20 octobre 1980, modifiée par la directive 87/164 du 2 mars 1987, puis par la directive 2002/74 du 23 octobre 2002 (JOCE n° L 270, 8 octobre 2002 p. 10).

⁴ A. BRONSTEIN, La protection des créances salariales en cas d'insolvabilité de l'employeur : du droit civil à la sécurité sociale, *Rev. Int. Trav.*, OIT, Genève, vol. 126/6, nov. déc. 1987, p. 795 et s.

⁵ Art. L 742-6 et L 742-7 C. Tr. ; R. JAMBU-MERLIN, *Les gens de mer*, Dalloz, Paris, 1978, n° 162 et s. ; P. CHAUMETTE, *Le contrat d'engagement maritime*, CNRS, Paris, 1993, pp. 244-245.

⁶ Art. 54 et 71 CTM ;

⁷ La loi n° 97-1051 du 17 novembre 1997 d'orientation relative à la pêche et aux cultures marines rappelle la commercialité de l'activité de pêche maritime ; dès lors, la pêche artisanale ne saurait échapper à l'AGS, les patrons pêcheurs étant commerçants, même si l'affiliation de ce secteur économique aux ASSEDIC est encore en cours d'étude ; Gw. PROUTIERE-MAULION, Du statut de l'entreprise de pêche, *Dr. Rural* 1998 pp. 346-352 ; sur l'obligation de proposer une convention de conversion en cas de licenciement économique, en l'absence d'affiliation aux ASSEDIC, v. nos observations sous C.A. Rennes 25 février 1999, DMF 1999 (à paraître)

⁸ JOCE n° L 270, 8 octobre 2002 p. 10

⁹ CJCE 2 février 1989, aff. 22/87, Commission c/ Italie, Rec. p. 143

¹⁰ CJCE 16 décembre 1993, aff. 334/92, Teodoro Wagner Minet c/ Fondo de garantía salarial, Rec. I p. 6926

¹¹ CJCE 8 novembre 1990, aff. 53/88, Commission / République Hellénique, *Rec.* 1990-I p. 3917, *RTDE* 1991-438

¹² Art. 5 de la directive ; P. RODIERE *Droit social de l'Union européenne* LGDJ, Paris, 1998, p. 368 et s.

¹³ *Le contrat d'engagement maritime*, préc. pp. 245-246

¹⁴ Il semble que la directive communautaire ne soit pas applicable sous immatriculation d'outre-mer, les territoires d'outre-mer échappant au champ d'application du droit communautaire ; sous immatriculation Kerguelen, l'armateur affilié à l'ENIM et aux ASSÉDIC les officiers français, mais non les marins étrangers.

¹⁵ P. CHAUMETTE, *De l'abandon de marins - Vers une garantie internationale de paiement des créances salariales ?*, *Dr. Soc.* 1999, pp. 872-877.

¹⁶ *Abandoned Seafarers - An abdication of responsibility*, ITF Londres, avril 1999

¹⁷ *Navires bloqués, marins abandonnés* Colloque de Nantes-Rezé, 29-30 avril 1998, CCFD, Paris, 1999, 178p. ; *There's no place like home : Repatriating the industry's seafarers* Center for Seafarers' Rights, New York, 1998, 78p. ; R. RÉZENTHEL *La situation juridique des marins sur les navires saisis*, *DMF* 1998, 659 ; Bayonne : navigation à quai pour deux navires lettons, *Le Marin* 16-4-1999 p. 4 ; *Le Monde* 24 février 1999 p. 8 ;

¹⁸ Pendant leur «séjour» en France, ces marins étrangers disposent-ils d'une liberté de circulation étant en situation régulière, ou la police de l'air et des frontières, PAF, peut-elle réduire leurs déplacements à la zone portuaire ? Ces étrangers, sans domicile de secours de plus de trois mois, ont-ils droit aux prestations d'aide sociale légale, à la charge de l'État, ou peuvent-ils être renvoyés dans l'humanitaire ?

¹⁹ Cass. Civ. 1ère, 17 janvier 1995, *DMF* 1995, 815, *JCP* 1995-G-II-22430 n. H. MUIR-WATT ; CA Douai, 1ère Ch., 1er décembre 1997, navire Obo Basak, *DMF* 1998 pp. 248-254.

²⁰ C.A. Rennes 2è Ch., 8 juillet et 21 octobre 1998, navire Oscar Jupiter, *DMF* 1999 pp. 437-443.

²¹ C.A. Douai 1ère Ch., 1er décembre 1997, navire Obo Basak, *DMF* 1998 pp. 248-254

²² Cass. Civ. 1ère, 18 juillet 2000, navire Obo Basak, *DMF* 2000-725 n. Y. TASSEL ;

²³ *Faut-il abroger l'avis du Conseil d'Etat du 28 octobre 1806 ?*, *La mer et son droit*, Mélanges L. LUCCHINI et J.P. QUÉNEUDEC, Pédone, Paris, 2003, pp. 101-109.

²⁴ Texte de l'avis dans le "Répertoire" de C.A. KISS, Tome IV, p. 61 ; v. Rép. Min. à QE de Cl. EVIN n°12624, *JOAN* 7 juillet 1979, p. 5996, affaire du Globtik Venus.

²⁵ Cass. Crim. 3 mai 1995, navire Mc Ruby, *Bull. Crim.* n° 161 ; A. de RAULIN, *Passagers clandestins et pavillon de complaisance, application de la loi de 1825 sur la piraterie*, Espaces et Ressources Maritimes, Pédone, Paris, 1993, p. 217 et s..

²⁶ Sur la compétence pénale du juge français, pour le naufrage d'un navire étranger au large du Sri-Lanka, le capitaine, les propriétaires étant français, l'armement ayant eu lieu en France, v. Gw. PROUTIERE-MAULION, *Le droit pénal national peut-il participer à la police d'une relation de travail internationale ?*, *Dr. Soc.* 2004-148, Trib. Corr. Saint-Nazaire, 18 mars 2003, navire Number One, *DMF* 2003 pp. 1068-1092

²⁷ Cass. Soc. 29 avril 2003, navire Wedge One, *Dr. Soc.* 2003-983, *DMF* 2003-960 avec nos observations, compétence du juge français vis-à-vis d'un marin résidant en France, travaillant à bord d'un navire étranger de la grande plaisance méditerranéenne, que le propriétaire soit aux Iles Cayman ou que l'exploitant commercial soit une société hollandaise.

²⁸ A. VIALARD, *Droit Maritime*, PUF, 1997, n° 380.

²⁹ TGI Béziers 25 novembre 1963, *DMF* 1964-353, n. Ph. CALAIS-AULOY.

³⁰ Navire Bloomsgaard Star, *DMF* 1994-582.

³¹ C.A. Montpellier 7è Ch., 19 janvier 1998, navire Stainless Lord, *DMF* 1998-672 n. B. COSTE.

³² CA Aix-en-Provence 15è ch. Civ., 1er février 2001, navire Beloostrov, *DMF* 2001 pp. 327-335.

³³ M. GUILLOU, *Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention du travail maritime consolidé*, *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 225-249

³⁴ P. CHAUMETTE, *Le contrôle des navires par l'Etat du port - ou la déliquescence du pavillon ?*, *Ecrits de Nantes pour le doyen PRATS*, La norme, la ville, la mer, Ed. de la MSH Paris, 2000, pp. 265-282

³⁵ M. GUILLOU, *De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale*, *Dr. Soc.* 2003, pp. 169-176

³⁶ Directive 95/21 du 19 juin 1995 relative à l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridic-

tion des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JOCE n° L 157 du 7 juillet 1995, modifiée par la directive 98/42 de la Commission du 19 juin 1998 (JOCE n° L 184 du 27 juin 1998 p. 40) ;

³⁷ Directive 99/95 du 13 décembre 1999, JOCE n° L 14, 20 janvier 2000, p. 29 ; P. CHAUMETTE, *L'organisation et la durée du travail à bord des navires*, *DMF* 2003 pp. 3-30 ;

³⁸ I. CHRISTODOULOU-VAROTSI, *Port state control of labour and social conditions : mesures can be taken by port states in keeping with international law*, *Annuaire de Droit maritime et Océanique*, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 251-285

³⁹ N° 1299 - Proposition de loi tendant à préciser les possibilités de mise en fourrière des bateaux et navires épaves ou abandonnés ou présentant un danger pour la collectivité, la nature ou les usagers des ports et des voies d'eau (M. Etienne Mourrut)

Communiqué de la Confédération des Associations de la Marine marchande (Camm) à Messieurs les Présidents des Groupes parlementaires

La Confédération des Associations de la Marine Marchande regroupant les associations suivantes: Association des Capitaines au Long Cours et Capitaines de 1ère Classe (A.C.L.C.C.I), Association des Capitaines et Officiers de la Marine Marchande (A.C.O.M.M.), Association Française des Capitaines de Navires (A.F.C.A.N.), Association Nationale des Diplômés de l'Enseignement Maritime Supérieur (HYDRO-SUPMARINE), Association Nationale des Officiers et Marins du Commerce (LE MAILLON), Association des Anciens Elèves des Rimains (ASSOCIATION LES RIMAINS), la Fédération Nationale des Associations de Pensionnés de la Marine Marchande (FNAPMM) en tant que membre associé, les associations jointes, l'Institut Français de la Mer (IFM) et l'association Marins Contre la Mondialisation (MCM), se sentent directement concernées par la proposition de loi relative au Registre International Français (RIF).

Ce projet intéresse directement l'avenir de la Marine Marchande Française et de ses marins et la Confédération a tenu à exprimer son avis, assorti de propositions en vue d'améliorer tous les aspects sociaux, en insistant sur la nécessité de respecter les règles de sécurité et sûreté maritimes, de formation des marins et de protection de l'environnement. A l'invitation de Monsieur Jean Yves Besselat, Député de la Seine Maritime et rapporteur de la proposition de loi à l'Assemblée Nationale, la Confédération a accepté de participer à deux réunions de travail, l'une le 3 février 2004 en présence de Monsieur le Sénateur Henri de Richemont, l'autre le 24 février 2004.

La Confédération tient à souligner aux Présidents des Groupes parlementaires deux points essentiels de l'avis qu'elle a exprimé et dont la proposition de loi devrait tenir compte :

1. La cohésion et la formation de l'équipage étant des facteurs essentiels de la sécurité maritime, de l'environnement et de la sûreté, il convient donc de :
 - Prévoir en plus du Commandant et de son suppléant (polyvalent), un nombre suffisant d'officiers et de marins qualifiés français, voir ressortissants de l'Union Européenne et maîtrisant une langue commune.
 - D'utiliser le concept proposé de "légalisation des entreprises de travail maritime" au seul concept de recrutement de marins extra communautaires sous des conditions basées selon les normes ITF, l'armateur restant le seul employeur pour les marins français et ceux de la communauté.
2. La lutte contre les navires hors normes, potentiellement polluant et sans garantie pour la sécurité, la sûreté, désirée par le gouvernement français et l'opinion, n'apparaît pas explicitement dans le texte RIF, ce qui laisse craindre, au contraire, des conditions favorables à leur prolifération. Il est recommandé que soient étudiées d'autres mesures propres à améliorer l'efficacité des contrôles de l'Etat du port.

Remarques :

La Camm tient à faire remarquer que l'accès au cabotage européen est indispensable pour un renouveau du pavillon français. La réforme du pavillon TAAF qui ne permet pas cet accès, est donc nécessaire mais n'est pas abordée dans la proposition de loi de registre international français (RIF).

Conclusion :

Par cette démarche la France, tout en conservant le coté "attractif" de la possibilité d'employer certains marins étrangers, mais sans admettre et légaliser ce qui n'est que toléré sous registre TAAF, montrerait qu'elle désire explorer d'autres voies infiniment plus morales et porteuses de progrès que le simple "alignement sur ce qui se fait" qui est une démarche pouvant conduire à terme à des dérives que l'Etat français ne souhaite certainement pas cautionner. La France aurait ainsi l'occasion d'initier un mouvement européen vers une réelle amélioration de la sécurité maritime.

COPIES :

Messieurs les Présidents :

UMP : Vice-Président Bernard ACCOYER (M. Barrot prévu en remplacement de M. Barnier au poste de Commissaire Européen)

UDF : M. MORIN

PS : M. HAYRAULT

Com. Rp : M. BOCQUET

La nationalité des capitaines de navire et la C.J.C.E.

par Pierre Bonassies

La règle que le capitaine d'un navire français doit être français remonte à 1681 – non pas d'ailleurs à l'Ordonnance de la Marine, mais à un autre texte édicté à la même date, le *Règlement de Strasbourg*.

C'est cette règle qui est, non pas abolie, mais fortement menacée par les deux arrêts rendus par la Cour de Justice des Communautés le 30 septembre 2003, les arrêts *Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola et Anker*⁽¹⁾.

Ce n'est pas la première fois que la question de la nationalité des capitaines de navire est posée à la Cour de Justice des Communautés. Mais, dans les espèces antérieures où elle avait rencontré cette question, sa décision n'était pas significative. Dans la première de ces espèces, n'étaient concernés que les emplois *autres que celui de capitaine et de second capitaine*, et la Cour, strictement tenue par les termes du renvoi à elle soumis, n'avait pu statuer sur le régime applicable à ces derniers (1^{er} décembre 1993, *Commission c. Belgique*, *Recueil des arrêts* 1993.6299). Dans la seconde espèce, elle s'était bornée à constater, dans les limites à elle imposées par les termes même de l'action en manquement de la Commission, que la Grèce avait méconnu ses obligations communautaires en ne limitant pas l'exigence de la nationalité hellénique aux seuls emplois comportant une participation, directe ou indirecte, à l'exercice de la puissance publique, ce dans divers secteurs dont, entre autres, ceux de la navigation maritime et aérienne (2 juillet 1996, *Commission c./ Grèce*, *Recueil des arrêts* 1996.3285). Dans les deux arrêts du 30 septembre 2002, la Cour de Justice s'est, au contraire, prononcée nettement sur la question de la nationalité des capitaines, à l'occasion de litiges aux données, en quelque sorte, inversées.

1. - Dans la première affaire soumise à la Cour, c'est un syndicat d'officiers espagnol qui contestait la décision de l'administration espagnole ayant

ouvert l'accès à la fonction de capitaine aux ressortissants européens, en tout cas pour les navires inscrits sur le "registre spécial des navires et des armateurs" concernant les armateurs des Canaries ou y ayant un établissement permanent. Dans la seconde espèce, des ressortissants néerlandais contestaient le refus à eux opposé par l'administration allemande d'accéder aux fonctions de capitaine sur les navires affectés à la "petite navigation maritime" (*Kleine Seeschifffahrt*). Dans l'une et l'autre espèce, le juge national avait saisi la Cour de Justice d'un renvoi préjudiciel de l'article 234 du Traité de Communauté (ancien article 177).

Ces renvois ont donné lieu à un débat approfondi. Comme les règles de la procédure communautaire les y autorisent, les gouvernements allemand, danois et français sont intervenus pour donner leur opinion. Tous ont défendu la thèse, assez classique, que les emplois de capitaine et de second pouvaient être réservés aux ressortissants de l'Etat du pavillon, en raison des fonctions relevant de "l'administration publique" confiées à ces officiers par cet Etat, notamment en matière d'exercice du pouvoir de police ou d'établissement d'actes d'Etat civil. En effet, si l'article 39 du Traité de Communauté (ancien article 48) pose le principe de la libre circulation des travailleurs, impliquant le libre accès de tout ressortissant d'un Etat membre à tout emploi salarié dans un autre Etat, dans son paragraphe 4, il réserve le cas des "emplois dans l'administration publique", emplois auxquels, selon l'analyse de la Cour de Justice elle-même, il y a lieu d'assimiler tout emploi comportant une participation directe ou indirecte à l'exercice de la puissance publique (en ce sens, entre autres, *Commission c. Grèce*, cité ci-dessus). – La

Commission, qui est, elle aussi, intervenue aux débats, a défendu la même thèse.

C'est toutefois la thèse opposée qui a été défendue par la Norvège. On peut s'étonner de la présence aux débats de la Norvège, laquelle a refusé d'entrer dans la Communauté, surtout lorsque l'on voit que cet Etat a défendu une opinion contraire à celle des "vrais membres" de la Communauté. En droit strict toutefois, il n'y a rien à redire à cette participation, la Norvège étant habilitée à intervenir en raison de sa qualité de membre de l'Espace Economique Européen, ensemble dont tous les ressortissants bénéficient de la liberté communautaire de circulation des salariés. Sur le fond, la Norvège a développé la thèse que les attributions publiques conférées aux capitaines sont trop limitées pour justifier la dérogation prévue au paragraphe 4 de l'article 39. Par ailleurs, pour elle, en raison des possibilités techniques actuelles, la nécessité de faire usage de telles attributions était plus faible qu'autrefois.

C'est à peu près la même thèse qui a été reprise par l'avocat général, Madame Stix-Hackl. Sans contester que les prérogatives attribuées aux capitaines telles qu'évoquées ci-dessus ne constituent des prérogatives de puissance publique, elle observe que ce seul fait ne justifie pas que l'activité des capitaines soit qualifiée "d'administrative". Car, selon elle, ces prérogatives ne jouent aucun rôle en pratique, ou n'ont plus aucune importance pratique. L'emploi de capitaine, observe-t-elle constitue un emploi dans lequel "l'exercice de fonction de représentation de l'Etat joue en pratique un rôle très faible, voire nul". Et l'avocat général a conclu qu'il y avait lieu de répondre à la question posée que l'article 39 devait être inter-

prété comme ne conférant pas à un Etat membre le droit de réserver à ses propres ressortissants les emplois de capitaine et de second de navires marchands.

Entre les deux thèses opposées ainsi développées devant elle, la Cour de Justice a choisi une voie moyenne. Elle rappelle d'abord que les dispositions de l'article 39-4 (ancien article 48-4), qui excluent du principe de libre circulation des salariés les "emplois dans l'administration publiques", doivent recevoir, en tant que dispositions dérogoires à une règle de principe – celle de la libre circulation des salariés –, une interprétation qui limite leur portée à ce qui est strictement nécessaire. Elle concède ensuite que le droit espagnol dans un cas, le droit allemand dans l'autre, confèrent aux capitaines de navire des prérogatives liées au maintien de la sécurité et à l'exercice de pouvoirs de police, comme des attributions en matière notariale ou d'état civil. Mais, pour que jouent les dispositions de l'article 39-4, encore faut-il que ces prérogatives soient effectivement exercées de façon habituelle, et ne représentent pas une part très réduite de l'activité des capitaines. Car l'exercice sporadique des dites prérogatives par un ressortissant d'un autre Etat membre ne saurait mettre en péril les intérêts de l'Etat membre concerné. Elle conclut donc que, compte tenu de ce qui précède, l'article 39, paragraphe 4, CE doit être interprété en ce sens qu'il n'autorise un Etat membre à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second des navires marchands battant son pavillon qu'à la condition que les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds de ces navires soient effectivement exercées de façon habituelle, et ne représentent pas une part très réduite de leurs activités ⁽²⁾.

2. - Il faut certainement retenir comme positif le fait que la Cour de Justice admette que, dans certains cas, un Etat communautaire pourra limiter à ses nationaux l'accès aux fonctions de capitaine d'un navire arborant son pavillon. Mais, pour le surplus l'arrêt nous paraît appeler les plus grandes réserves. D'une part, le critère de distinction adopté par la Cour apparaît comme très malaisé à mettre en oeuvre, sinon même impraticable,

tandis que, d'autre part et d'une manière générale, l'analyse de la Cour de Justice méconnaît gravement le caractère spécifique des missions du capitaine.

Pour la Cour de Justice, c'est seulement si les prérogatives de puissance publique des capitaines sont exercées de façon habituelle et suffisante que le lien pavillon – nationalité du capitaine serait licite. Mais une telle analyse encourt plusieurs critiques.

Tout d'abord, la Cour confond action ponctuelle de puissance publique et *prérogative* de puissance publique. Si l'on prend, par exemple, le cas du pouvoir disciplinaire du capitaine, il est sûr que les sanctions effectivement prononcées par lui peuvent être rares, et ne représenter qu'une part très réduite de ses activités. Il n'en demeure pas moins que son pouvoir disciplinaire – prérogative de puissance publique – est parfaitement "habituel", puisqu'il est permanent.

Par ailleurs, le critère proposé par la Cour est frappé d'un vice fondamental : c'est un critère *rétroactif*, non susceptible d'être utilisé tel quel par un législateur ou une administration nationale. Ce n'est, en effet, qu'à la fin du voyage que l'on saura si un capitaine a exercé avec une intensité suffisante ses prérogatives de puissance publique, et si cet exercice a représenté une part adéquate de ses activités. Mais alors, comment, pour le législateur faire à l'avance – ce qui est cependant sa tâche – le départ entre les situations où il pourra restreindre à ses nationaux l'accès aux fonctions de capitaine et les autres, où cet accès devra être ouvert ?

Ensuite, et surtout, on doit se demander où tracer la ligne de partage. Le capitaine d'un navire de croisière qui a enregistré un décès, et qui a pris cinq mesures disciplinaires répond-il au critère posé par la Cour ? Ou faut-il qu'il ait enregistré dix décès, et pris trente mesures disciplinaires pour que l'on puisse considérer qu'il a exercé ses prérogatives de puissance publique "de façon habituelle", et que cet exercice représente une part non (très) réduite de ses activités ? Poser la question démontre l'absurdité de l'approche ⁽³⁾.

Aussi bien, doit-on noter que la Cour elle-même a reculé devant la difficulté d'appliquer le critère défini par elle. Dans l'affaire *Anker*, c'est une

question précise et concrète qui lui avait été posée : le droit communautaire (l'article 39 du Traité) doit-il être interprété comme autorisant ou non la réglementation allemande qui exige la nationalité allemande pour exercer l'activité de capitaine d'un navire engagé dans la "petite navigation maritime" ⁽⁴⁾. Et la Cour savait, par les indications mêmes de la juridiction de renvoi, que les emplois de capitaine de navire pratiquant la petite pêche "constituent des emplois dans lesquels la fonction de représentation de l'Etat du pavillon occupe, en pratique, une place insignifiante" (arrêt, paragraphe 64). Elle aurait donc pu apporter immédiatement une réponse négative à la question à elle posée (par exemple, dire : "non, l'article 39 n'autorise pas ..."). Mais elle a préféré renvoyer au juge du fond la difficile tâche d'appliquer le critère établi par elle.

Bien plus grave apparaît cependant le fait que le raisonnement de la Cour témoigne de sa part d'une méconnaissance totale de la spécificité des missions du capitaine de navire. Car le capitaine – contrairement à ce que paraît penser la Cour – ce n'est pas celui qui, occasionnellement, prend une mesure disciplinaire ou, une fois dans sa vie, remplace l'officier d'état civil. C'est d'abord celui qui, en haute mer, représente la norme juridique, et, en tous lieux, est garant de la sécurité du navire tant à l'égard de l'équipage qu'à l'égard des tiers. Et il y a là des missions permanentes qui sont bien au delà des critères évoqués par la Cour de Justice.

Il est regrettable que la Cour, en particulier, n'ait pas fait référence à la mission du capitaine en haute mer comme représentant à bord du navire la norme juridique de l'Etat du pavillon ⁽⁵⁾. Car c'est là une mission fondamentale. Tous les spécialistes du droit de la mer l'ont relevé : sauf à laisser régner l'anarchie, il faut que le navire quand il est en haute mer soit rattaché à un ordre juridique. Certes, il est alors sous la protection du pavillon. Mais le pavillon n'est qu'une institution théorique, presque virtuelle (en situation de crise, on n'a jamais vu un "pavillon" réagir). Il marque un rattachement abstrait, au niveau des normes. Pour rattacher concrètement le navire et son équipage à un ordre juridique, il faut un médiateur humain. Ce médiateur, c'est le capitaine.

Sans doute, un Etat peut accepter – comme le font certains – qu'un non-national représente son ordre juridique à bord de ses navires, et son choix devra être respecté. Mais beaucoup plus cohérent apparaît le choix des Etats qui limitent à leurs seuls nationaux l'exercice des responsabilités de capitaine à bord de leurs navires. L'harmonie qui s'établira entre le pavillon du navire, l'Etat du pavillon et la nationalité du capitaine sera la plus propre à assurer le respect du droit et la sécurité de tous. Aussi bien, la Convention sur le droit de la mer exige-t-elle dans son article 91 qu'il existe un *lien substantiel* entre l'Etat du pavillon et le navire. Comment mieux marquer ce lien qu'en posant notamment la règle que le capitaine devra être un national. Dans le même sens, la Convention des Nations Unies de 1988 sur les conditions de l'immatriculation des navires – texte auquel il faut reconnaître au moins une autorité morale – énonce-t-elle que l'Etat d'immatriculation devra respecter le principe qu'une partie *satisfaisante* de l'effectif des officiers et équipages soit constituée par des nationaux. Mais, là aussi, comment, pour un Etat, mieux respecter les exigences du législateur international, qu'en décidant de ne confier les navires portant son pavillon qu'à un capitaine "national".

Et la mission du capitaine ici évoquée, celle de représenter l'ordre juridique de l'Etat du pavillon à bord du navire, et à travers cet ordre juridique ce que Kelsen appelle la "norme juridique fondamentale", est une mission qui, pour se référer aux expressions utilisées par la Cour de Justice, est exercée de façon non pas "habituelle" mais permanente, et par là ne peut certainement pas être considérée comme représentant une part très réduite de ses activités.

Le capitaine assume une seconde mission, ici aussi de manière permanente, c'est d'être le garant de la sécurité du navire. Garant de la sécurité interne par le contrôle qu'il exerce sur l'équipage – contrôle fondé sur son pouvoir *permanent* de discipline. Garant de la sécurité "externe", sécurité de la navigation ou protection de l'environnement. Mais sur ce point aussi, le capitaine apparaît comme le représentant de l'Etat du pavillon. Car, assurer la sécurité du navire c'est aujourd'hui une obligation internatio-

nale impérieuse pour l'Etat du pavillon. Aux termes de l'article 94-3 de la Convention de 1982 sur le droit de la mer, cet Etat a en effet l'obligation de prendre à l'égard de ses navires "toutes mesures pour assurer la sécurité en mer", en tant que cette sécurité est liée à l'exploitation de ces mêmes navires, certaines des modalités de cette obligation étant précisées par les conventions de l'O.M.I. (Convention SOLAS, Convention Marpol, Code ISM). Mais l'obligation d'assurer la sécurité en mer à travers le contrôle exercé par lui sur ses navires, l'Etat du pavillon ne peut l'exercer "personnellement" qu'avant le départ du navire. Une fois que le navire a pris la mer, il doit nécessairement la déléguer au capitaine. Et demain, quand le Code ISPS entrera en vigueur, cette obligation d'assurer la sécurité se doublera d'une obligation d'assurer la *sûreté* du navire, obligation au caractère hautement de puissance publique, et qui devra, elle aussi, être, en mer, déléguée au capitaine.

Enfin, en situation de crise, le capitaine apparaît comme un véritable acteur de la défense nationale. Durant la période de "guerre froide", tout navire français avait ainsi à bord des instructions secrètes, dont le commandant ne devait prendre connaissance que sur envoi d'un message codé, et qui lui indiquaient les mesures à prendre. Aujourd'hui, cette période semble dépassée. Mais, en cas de crise, et comme cela a été lors des guerres du golfe ou d'Irak, le commandant d'un navire de commerce français doit communiquer immédiatement sa situation à la marine nationale, étant alors tenu de respecter les instructions qui lui seront adressées. Et, dans le monde contemporain, nul ne sait quand la prochaine crise surviendra, qui fera des navires français – et de leurs capitaines – des auxiliaires de la marine nationale.

Les observations proposées ci-dessus ont toute leur valeur pour les navires appelés à effectuer une navigation en haute mer ⁽⁶⁾. Mais, pour nous, elles gardent leur pertinence même pour les navires affectés à une navigation côtière. On doit d'abord envisager la possibilité pour ces navires de se dérouter dans les eaux internationales (hypothèse évoquée par le Gouvernement allemand dans l'affaire Anker, où ce qui était en

cause c'était le régime des capitaines de "petite navigation maritime"). Par ailleurs, des incidents graves peuvent survenir même dans les eaux côtières, à cinq ou dix milles des côtes. Un capitaine, national de l'Etat du pavillon, apparaît plus apte qu'un non-national pour engager le dialogue avec les autorités maritimes concernées, et exécuter leurs instructions. En tout état de cause, même dans les eaux nationales le capitaine demeure garant de la sécurité du navire, et, demain, de la sûreté de celui-ci, ce qui justifie sans doute, même pour les navires côtiers, le maintien du principe de la nationalité française des capitaines ou patrons.

En définitive, ce que le lecteur des arrêts peut regretter, c'est que la Cour de Justice des Communautés ait abordé le problème de la nationalité du capitaine par le biais d'une analyse réductrice, centrée sur telle ou telle activité mineure, et en tout état de cause partielle, du capitaine. Si elle avait envisagé le problème non pas "d'en bas" (pour utiliser une expression à la mode), en se fixant ainsi sur tel ou tel détail, mais "d'en haut", en le prenant dans son ensemble, elle aurait perçu la spécificité de la mission du capitaine, laquelle mission fait de lui une personne véritablement incomparable à toute autre. Peut-être alors sa décision eût-elle été différente.

3. - En conclusion, on peut s'interroger sur les incidences concrètes que sont susceptibles d'avoir les arrêts *Colegio de Oficiales et Anker*, tant sur l'administration maritime française que sur les tribunaux français.

S'agissant de l'administration, il lui appartiendra, si elle le juge opportun, de modifier la réglementation existante – par exemple en ouvrant aux ressortissants communautaires ⁽⁷⁾ les emplois de capitaine pour les bâtiments de navigation côtière ne sortant pas des eaux territoriales. Une telle réforme supposera toutefois l'intervention du législateur, la règle de la nationalité française du capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance étant inscrite dans l'article 3 du Code du travail maritime, texte à valeur législative.

Pour les tribunaux, ils sont strictement tenus de respecter la jurisprudence de la Cour de Justice, sous peine de censure par la Cour de cas-

sation. Mais, cette règle posée, il semble que deux voies sont ouvertes à une juge qui, demain, serait expressément saisi du problème de la légalité communautaire de la réglementation française. Il peut d'abord considérer que les décisions du 30 septembre sont suffisamment claires pour pouvoir être appliquées. Il lui appartiendra alors, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation, de dire, cas par cas et prenant en particulier en considération le type de navigation du navire en cause, si les prérogatives de puissance publique du capitaine de ce navire sont effectuées de façon habituelle, et représentent une part non réduite de ses activités. Rien toutefois ne lui interdira d'introduire dans son appréciation les éléments omis par la Cour de Justice (et notamment, pour les navires effectuant la plus grande part de leur navigation en haute mer, le pouvoir général du capitaine de représenter l'Etat français).

Mais ce juge pourra aussi considérer que la Cour de Justice n'a pas donné une réponse suffisamment claire au problème, que – aussi – elle a omis de prendre en considération tel ou tel élément important (et notamment les missions spécifiques du capitaine). Dans une telle situation, alors même que la Cour de Justice a déjà statué sur l'interprétation de tel ou tel texte du droit communautaire, il est possible au juge national de lui poser à nouveau une question préjudicielle sur ce même texte, notamment si de nouveaux éléments de réflexion sont soumis à la Cour. C'est sans doute cette voie qui est souhaitable : que le juge saisi se refuse à une application immédiate des arrêts du 30 septembre, et saisisse à nouveau la Cour de Justice, – ce en faisant valoir devant elle, mieux que ne l'ont fait, dans les présentes espèces, le *Tribunal Supremo* ou le *Schleswig-Holsteinisches Obergericht*, voire les représentants de la France, les aspects spécifiques – incomparables qu'ils sont, avons nous relevé – du statut du capitaine.

¹ Voir le texte de ces arrêts.

² L'arrêt *Colegio de Oficiales*, emporte une seconde leçon, à savoir qu'un Etat ne peut subordonner à une condition de réciprocité l'accès d'un ressortissant d'un autre Etat membre aux emplois de capitaine. Mais la solution, affirmée dès les premières années de la Communauté, est si évidente qu'elle ne nous retiendra pas.

³ En poussant la logique de l'analyse à l'extrême,

on pourrait dire que l'approche utilisée est propre à inciter les capitaines à multiplier les incidents à bord de leur navire, pour mieux affirmer leur autorité juridique.

⁴ Formellement, la question posée par la juridiction allemande était un peu différente. Mais, comme le fait quotidiennement la Cour de Justice – et comme elle l'a fait implicitement dans l'affaire *Anker* – nous «reformulons» la demande pour la rendre conforme aux dispositions de l'article 234 du Traité (ancien article 177).

⁵ La même remarque peut être faite à propos des opinions manifestées par les Etats qui sont intervenus au débat. Si l'on se fie à la recension de ces opinions par l'Avocat général ou par la Cour, il ne

semble pas qu'à aucun moment ils aient évoqué cet aspect, pourtant fondamental, du problème.

⁶ Elles valent pareillement pour les navires qui se trouvent dans une zone économique exclusive, zone assimilée, du point de vue de la navigation, à la haute mer, ou pour ceux qui se trouvent dans les eaux d'un Etat étranger (mer territoriale ou eaux intérieures), les pouvoirs du capitaine en tant que représentant l'ordre juridique du pavillon devant toutefois ici s'harmoniser avec ceux de l'Etat côtier.

⁷ Comme aux ressortissants d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen (Norvège, Suisse, Islande et Liechtenstein).

Traduction libre de Changing Course par JP DALBY

Les armateurs craignent une réduction des emplois si l'Europe interdit le statut de pays d'origine

L'Association des Armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) a déclaré qu'il y avait un risque de voir les armateurs immatriculer leurs navires sous pavillons hors d'Europe si les navigateurs européens devenaient plus chers après l'élargissement de l'Europe à 25 le 1^{er} mai 2004.

Cette information précède une réunion entre les syndicats, l'ECSA et la Commission Européenne le 29 avril pour décider du statut de résidence d'au moins 20.000 navigateurs des nouveaux membres de l'Europe, qui sont tous devenus des citoyens européens le 1^{er} mai. L'ECSA insistera pour que soit adopté le principe que les navigateurs perçoivent des salaires et avantages selon les normes de leur pays d'origine.

Des membres de la Commission pensent que le principe du pays d'origine apporte une discrimination en fonction de la nationalité, qui est la plupart du temps illégale dans le secteur privé. La loi communautaire considère les navigateurs comme résidents du pays du pavillon du navire à bord duquel ils sont embarqués – principe du «territoire flottant» – bien que le statut national soit autorisé s'il y a un accord bilatéral entre le pays du pavillon et le pays d'origine. De ce fait, la discrimination basée sur la nationalité existe déjà dans l'industrie maritime de l'UE – deux navigateurs de deux pays différents de l'UE peuvent légalement percevoir des salaires différents pour effectuer le même travail.

Le statut particulier de l'industrie maritime de l'UE est examiné par la Commission à la suite de l'élargissement de la communauté. "Cette exemption pourrait être illégale", a déclaré une source autorisée de la commission. "Les armateurs essaient de convaincre la commission (d'autoriser cette exemption) du fait que les navigateurs lorsqu'ils débarquent regagnent leur propre pays où les niveaux de vie sont inférieurs, a déclaré

Eduardo Chagas de la Fédération Européenne des Ouvriers du Transport. "Les Armateurs européens veulent des navigateurs de l'UE, à condition qu'ils soient bon marché. S'ils sont plus chers ils ne les emploieront pas."

Le défi des Trois Pics (Three peaks challenge)

Les 12 et 13 juin de cette année des équipes de diverses sociétés de l'industrie maritime participeront à une manifestation sportive organisée par Cargill pour récupérer des fonds pour l'association British & International Sailor's Society (BISS), association caritative qui soutient des marins et leurs familles dans le monde entier.

L'épreuve consiste, pour chaque équipe de trois personnes, à grimper le Ben Nevis, le Scafell Pike et le Snowdon – les sommets de l'Ecosse, de l'Angleterre et du Pays de Galles, qui totalisent à eux trois une hauteur de plus de 11.000 pieds (3300m) – en moins de 24 heures.

Chaque contribution, même minime, sera bienvenue. De nombreux marins et leurs familles dépendent de la générosité de BISS, mais à son tour BISS dépend de la générosité de tout un chacun impliqué dans l'industrie maritime.

Nouvelle étude sur le manque de personnel qualifié

Les armateurs vont effectuer une nouvelle étude pour évaluer le manque global de personnel qualifié.

Les résultats de cette nouvelle recherche mondiale sur la disponibilité et la demande de navigateurs sera publiée l'année prochaine selon BIMCO et l'International Shipping Federation.

Ce nouveau rapport sera construit sur une étude semblable, publiée en 2000, qui prédisait

qu'il manquerait environ 46.000 officiers d'ici la fin de cette décennie.

Le Secrétaire Général de NUMAST, Brian Orell a accueilli favorablement cette décision de mener une nouvelle étude, mais a dit qu'il fallait étudier de près non seulement la quantité mais surtout la qualité des navigants du monde entier.

«Contrats amoureux» adoptés par les entreprises pour les relations amoureuses au bureau

De plus en plus d'employeurs introduisent «les contrats amoureux», ou d'autres formes de politique concernant les relations intimes entre employés.

L'étude menée par la firme d'hommes de loi de la City, Fox William, auprès de 1280 employeurs et conseillers indique que les entreprises ont accepté les histoires d'amour sur les lieux de travail comme faisant partie de la vie (on estime que 30% d'entre nous rencontrent leur partenaire au travail) et que 20% des employeurs britanniques ont mis en place des procédures qui sont suivies à la fois par les employeurs et les employés.

L'idée de légaliser les histoires d'amour sur les lieux de travail fait suite à une tendance qui s'est développée aux Etats Unis, où des milliers d'entreprises imposent des contrats qui peuvent aller jusqu'à interdire le flirt au travail. Les employeurs britanniques veulent éviter de tels excès. Selon Fox Williams, la plupart des employeurs ne sont pas gênés par les relations elles-mêmes, mais sont plus inquiets de la possibilité de voir des informations confidentielles transmises inconsidérément. D'autres points d'inquiétude concernent le traitement préférentiel résultant de relations romanesques, et le harcèlement sexuel au cas où des histoires d'amour se termineraient avec acrimonie.

Certains craignent que les employeurs utilisent les «contrats amoureux» pour fuir leurs responsabilités à l'égard de leurs employés. Cependant les employés ne peuvent être obligés de signer l'abandon de leurs droits, et si un ancien amoureux saque ou vire quelqu'un ou lui refuse une promotion par rancune, un «contrat amoureux» ne protégera pas l'entreprise de poursuites judiciaires ou des plaintes pour harcèlement.

Les contrats exigent généralement que les personnes travaillant pour une même entreprise indiquent à leurs directeurs s'ils entretiennent des relations avec quelqu'un travaillant sur le même site, de confirmer aussi que leur relation est volontaire et de tenir leur employeur informé de tout changement de situation. Beaucoup d'employés considèrent cela comme une atteinte à la vie privée, mais le contrat ne porte aucun jugement sur le bien fondé de la relation, tant qu'il n'y a pas de plaintes légitimes sur le comportement et sur la discrétion de la relation. Un contrat normal comportera des directives indiquant ce que l'on espère des employés ; c'est-à-dire maintenir leur professionnalisme, leur niveau de producti-

tivité, protéger les informations confidentielles et éviter les démonstrations publiques d'affection.

A quand l'égalité numérique personnel féminin et masculin à bord ?

(S'adresser à un pouvoir supérieur) S'adresser au Bon Dieu ou à ses Saints ?

Lorsque son mari perdit son travail l'année dernière à la suite d'un revers économique brutal, Maria Aparecida Ferreira Pichirilo, 44 ans, femme au foyer, dut se mettre à la recherche d'un travail. Mais après des semaines de recherche elle n'avait toujours rien trouvé. Devant l'accumulation des factures impayées, elle accomplit l'acte du désespoir : elle pria St Expeditus, considéré par beaucoup de brésiliens comme le Saint Patron des causes urgentes. En un rien de temps elle reçut un appel téléphonique. Une boutique d'articles d'importation avait besoin d'un vendeur sur le champ.

Actuellement avec des taux d'intérêt à la consommation de 150% et un taux de chômage de près de 20% les recours à St Expeditus sont de plus en plus fréquents.

Luiz Carlos Santana, pasteur de «la Mission Evangélique de la Porte vers le Paradis», située à un pâté de maison de la chapelle, reconnaît que l'arrivée de St Expeditus lui a volé une partie de ses tonitruants services dont les rites pour chasser les démons de l'esprit de ses ouailles. "Je reconnais que les catholiques ont un marketing astucieux", a-t-il déclaré.

Sidinei Camarelli, un homme à tout faire de 45 ans, a déclaré qu'il ne manquerait plus aucune Messe si Saint Expeditus l'aide à trouver les finances pour l'achat de son nouveau camion. "J'ai besoin de ce camion pour travailler", a-t-il dit.

"Puisse Saint Expeditus guider la décision de la banque !"

Communiqué de presse des US Coast Guards - 15 Avril 2004

Les Coast Guards se préparent pour la date butoir du 1^{er} Juillet sur la Sécurité Maritime

Les Coast Guards se préparent rapidement pour la date butoir du 1^{er} Juillet qui verra de grands changements dans le climat sécurité dans les ports, les installations portuaires et les navires partout dans le monde.

Un nouveau Code International et la loi US exigent que les navires et les installations portuaires mettent en œuvre les mesures de sécurité prévues pour protéger le transport maritime mondial des attaques terroristes. Le Code ISPS (International Ship and Port facility Security code) et «Maritime Transportation Security Act» exigent que les navires et les ports contrôlent l'accès, surveillent l'activité, filtrent (examinent de près) les personnes, les bagages, les cargaisons et les véhicules.

En raison de la loi US et du code international, les installations portuaires et les navires doivent mettre en place les nouvelles mesures de sécurité le 1^{er} juillet. Quelques-unes des étapes clef amenant à cette date butoir comprennent :

- Les plans de sécurité de 99% des navires et installations exigés par les US
- Les programmes de sécurité alternatifs employés par les deux tiers des navires qui ont soumis des plans
- Terminer l'examen initial de la plupart des plans des navires et des installations
- Mise en place de Comités de Sécurité Maritime Locaux dans toutes les zones portuaires US.

Les Coast Guards se préparent aussi à vérifier la conformité internationale avec les nouveaux règlements en :

- Montant à bord de chaque navire, à la mer ou au port, lors de sa première visite dans un port US le 1^{er} juillet ou après.
- Prenant des mesures de sécurité supplémentaires ou en interdisant l'entrée dans les eaux américaines pour les navires non-conformes au cas par cas.
- Traçant les navires provenant de ports non-conformes. Ces navires peuvent subir des délais jusqu'à ce que leur statut sécurité soit vérifié après la mise à bord d'une équipe Coast Guards.
- Visitant les pays pour évaluer leurs mesures antiterroristes dans leurs ports.
- Echangeant l'information et fournissant une formation aux pays étrangers pour les aider à interpréter et mettre en place le code international.

D'autres informations peuvent être obtenues sur : <http://www.uscg.mil/news/Headquarters/WashingtonDC.htm> et sur le site sécurité portuaire des USCG : <http://www.uscg.mil/hq/g-n/mp/index.shtml>

"Boîtes noires" terrestres

ASSMANN TELECOM devient le n°1 français de l'enregistrement audio.

ASSMANN TELECOM met en place des "boîtes noires terrestres" qui, comme sur les avions, enregistrent toutes les communications téléphoniques et radio échangées entre le "navire" et le "centre de contrôle".

Ces systèmes sont actuellement installés dans les centres de contrôle aérien mais aussi dans les capitaineries, les CROSS (Centres Régionaux Opérationnels de Secours et de Sauvetage) et tous les centres d'appels de secours d'urgence du type "15" Samu, "18" Pompiers.

Disponibles immédiatement, ces enregistrements sécurisés permettent d'analyser en "temps réel" les causes des incidents. Ils font foi auprès des tribunaux, ils sont de ce fait devenus incontournables.

Membre d'ATECMAR, ASSMANN TELECOM, PME dynamique de 15 personnes, réalise plus de 3 millions d'euros de CA dans le secteur de l'enregistrement sécuritaire auprès de clients comme les CROSS, les centres fluviaux, Aéroport de Paris, la SNCF, EDF, GDF, les SAMUs, les Pompiers, la Gendarmerie.

Pour plus d'informations, contactez :

• ASSMANN TELECOM :

www.assmanntelecom.fr

• Philippe DUBUS :

E-mail : dubus@assmanntelecom.fr

Tél. : +33 (1) 45 15 8734

• Michel DUTECH ATECMAR

152-154 Bd du Général de Gaulle

92380 Garches - France

Tél : +33(0) 1 47 41 94 10

Fax +33 (0) 1 47 41 96 85

Assemblée Nationale – Questions au Gouvernement

Transports par eau (politique de la marine marchande - pavillon français - perspectives)

30646. - 22 décembre 2003. – "M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les vives inquiétudes exprimées par les marins de commerce et les capitaines de navires concernant la proposition de loi adoptée, par le Sénat portant création du Registre international français (RIF).

Celui-ci serait destiné à faciliter l'immatriculation des navires sous pavillon national, mais il transforme en réalité ce dernier en pavillon de complaisance. Cette nouvelle immatriculation en RIF risque fort en effet d'entraîner, par l'intermédiaire d'offices de main-d'œuvre internationale, l'embauche systématique en lieu et place des marins français, de marins sous-payés recrutés dans des pays tiers sous contrat soumis au droit de ces pays, c'est-à-dire le plus souvent sans protection sociale et dépourvus des garanties essentielles du droit du travail. Cette perspective inquiète vivement aujourd'hui les organisations représentatives des marins. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire savoir si, avant toute mesure en faveur de nouvelles économies d'équipage, il ne serait pas opportun de mettre à plat l'ensemble des aides dont bénéficie ce secteur, sous forme d'exonérations de charges sociales, fiscales, directes ou indirectes. Il souhaite également savoir si, dans le but d'améliorer le retour de l'immatriculation des navires sous pavillon français, il envisage un soutien différencié par secteur, ce qui serait plus efficace puisque les cours d'équipage n'ont pas le même impact sur l'exploitation d'un car ferry ou d'un porte-conteneurs. Enfin, il lui demande également s'il compte introduire un lien fort entre pavillon, armateur et équipage, facteur de sécurité maritime, dans le cadre du prochain examen par l'Assemblée nationale de la proposition de loi adoptée par le Sénat."

"Réponse - La proposition de loi portant création du registre international français (RIF) adoptée en première lecture par le Sénat a fait l'objet de vives inquiétudes exprimées par les syndicats de marins du commerce et

l'Association française de capitaines de navires. Le Gouvernement, qui soutient cette proposition de loi issue d'un rapport remis au Premier ministre au printemps 2003 par le sénateur Henri de Richemont, ne partage pas les arguments avancés par certaines organisations syndicales et professionnelles.

S'agissant de l'emploi de marins par l'intermédiaire d'entreprises de travail maritime, il est nécessaire de rappeler que cette pratique correspond à la réalité du transport maritime mondial depuis plusieurs années. Les navires français immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF), soit la majeure partie des navires appelés à être immatriculés au registre international français si ce dernier venait à être créé, sont exploités avec des équipages partiellement recrutés par le biais d'entreprises de travail maritime. La proposition de loi encadre par ailleurs cette pratique en posant certaines exigences qui vont dans le sens d'une sécurité juridique accrue au profit des marins et des armements.

Cette proposition de loi garantit un statut à tous les navigants non résidents, quelle que soit leur nationalité, et leur assure le bénéfice de dispositions internationalement reconnues en matière de salaire, de protection sociale et de droit du travail. Elle reconnaît également le droit de grève et d'adhésion libre à un syndicat. De plus, la proposition de loi veille à renforcer les modalités d'intervention de l'inspection du travail maritime. Cette réforme propose également d'appliquer le droit français à tous les navigants qui résident en France et le droit choisi par les parties, pour les navigants qui résident hors de France. La formation professionnelle maritime de qualité et les mesures fiscales, tel le GIE fiscal, dont l'attribution est en particulier conditionnée par le nombre d'emplois de marins français prévu dans le projet d'acquisition du navire, sont des éléments d'incitation forts pour les armements à embaucher un nombre supérieur de navigants français. Pour l'avenir le Gouvernement entend conserver ce critère pour l'attribution de GIE fiscal pour des navires immatriculés au RIF. Il partage les recommandations formulées

par le sénateur Henri de Richemont sur ce sujet dans son rapport. Il convient de souligner qu'en dehors de tout cadre législatif ou réglementaire contraignant, les armateurs français, d'après les données sur la situation générale de l'emploi maritime français au 31 décembre 2002, emploient en moyenne près de 57% de marins français au registre TAAF (84% en officiers et 37% en personnel d'exécution). Par ailleurs, les navires sous pavillon étranger contrôlés par des armements français emploient en moyenne 22% de marins français (24% en officiers et 20% en personnel d'exécution). La jurisprudence communautaire ne permet pas d'introduire un lien entre pavillon et équipage, au sens de la nationalité. Le Gouvernement entend, dans cet esprit, privilégier les accords d'entreprise. Le Gouvernement, depuis près de deux ans a mis en œuvre un certain nombre de mesures fiscales et budgétaires. Il entend également améliorer la compétitivité de notre flotte. L'ensemble des mesures vise à donner une réelle cohérence à la politique maritime française. Au-delà du souhait d'une sécurité juridique accrue, il s'agit d'offrir des conditions d'armement compétitives et conformes aux intérêts de la nation. C'est pourquoi il existe un lien entre une exigence de sécurité maritime et les conditions sociales des navigants à bord de ces navires qui engagent la responsabilité de l'Etat du pavillon. Le renforcement des dispositions légales en matière de recrutement et d'emploi à bord des navires va aussi dans le sens d'une sécurité du navire accrue. Le renforcement des dispositions de contrôle de ces dispositions, par le biais de l'inspection du travail maritime, est aussi l'illustration du lien introduit par cette proposition de loi entre pavillon, armateur et équipage. Les navires inscrits au registre international français seront contrôlés, au regard de la sécurité maritime, parce qu'ils sont français, de la même manière que tous les autres navires inscrits au premier registre."

NDLR : On peut se demander si les chiffres avancés sont réalistes.

Notes de lecture

Pour les anciens des "Chargeurs Réunis" et de "Paquet", le frère de Noël BARNAUD a fait éditer un petit ouvrage racontant la carrière de ce commandant emblématique de ces compagnies.

Le livre est disponible à son adresse au prix de 15 €.

Dominique BARNAUD 28 Rue Ledru-Rollin - 83130 LA GARDE

Monsieur François GOULARD
SECRETAIRE d'ETAT
aux TRANSPORTS et à LA MER
Hôtel LE PLAY
40, Rue du BAC
75005 PARIS

PARIS, le Mercredi 7 Avril 2004

OBJET : Motions de la Confédération des Associations de la
MARINE MARCHANDE

1) Amélioration du recrutement à l'entrée des Ecoles Nationales de
la Marine Marchande

2) Fluidification des débuts de carrière des Etudiants de la Filière A.

CONTACT/LIAISON à exploiter : Commandant René de
CAYEUX de SENARPONT

e mail : arbogast.decayeux @- wanadoo.f

Monsieur le Ministre,

Notre Confédération, préoccupée par la Formation Maritime, a procédé à un examen d'ensemble, notamment dans le cadre du projet de Loi "Registre International Français" et a adopté en Assemblée Générale les Motions citées en Objet que nous avons l'honneur de vous adresser.

Depuis plusieurs mois, un groupe de travail et un comité de liaison se sont investis dans l'étude d'une réforme du Pavillon Français et de ses conséquences concernant l'emploi, la formation et les régimes sociaux des équipages

En première analyse, si l'accroissement souhaité des capacités de transport maritime en FRANCE se concrétise, la pénurie d'Officiers français sera un prétexte sans appel pour embarquer un plus grand nombre de brevetés non communautaires.

La création d'un triptyque d'informations de la Filière "A" Académique (exemplaire joint à la présente) et sa diffusion en fin de cycle du Secondaire est un tout premier pas vers nos futurs étudiants et leur choix de s'orienter vers une carrière maritime.

Nous souhaitons retenir toute votre attention sur les points pour lesquels nous nous sommes mobilisés et vous demandons de bien vouloir faire appel à notre active participation pour les traiter et nous accorder prochainement un entretien.

Avec nos remerciements, veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le Secrétaire Général
de la Confédération
Jean-Claude MAUR

Le Président
de la Confédération
Michel LOUVET

Tribune libre :

Suite à l'article paru dans le Marin du 19/03/2004, voici (encore) un billet de mauvaise humeur :

Qu'on parle de l'accident, qu'on en recherche les causes, que celles-ci soient publiées, notamment et tout d'abord aux professionnels de la mer, je suis d'accord.

Que l'on fasse paraître un article à sensation et que l'on accuse à tour de bras en faisant du catastrophisme racoleur sous prétexte que le cargo est turc, je ne suis pas d'accord.

La réaction de la Prémar relatée dans l'article me semble tout à fait à la hauteur de l'événement ! Désolé, mais pour une fois, il faut même saluer cette attitude ! Le catastrophisme n'a pas sa place et toute latitude a été laissée au capitaine pour se sortir de ce mauvais pas. Belle manœuvre, bonne gestion de la crise, tant pis pour les jaloux ! En effet, il n'y a pas lieu de supputer un quelconque chargement de poison anti-breton, car sauf fausse déclaration à l'entrée dans le dispositif d'Ouessant, tout a été déclaré plusieurs heures à l'avance... et le déroulement a été logique sauf, bien entendu cet imprévu fâcheux. Mais bon, cela fait partie de notre formation de savoir y faire face non ?

Alors sécuriser la baie de Douarnenez. C'est quoi ? Mettre un pilote, des autorités portuaires, une agence, bien évidemment pour coordonner le tout, donc de la paperasse, qu'il va falloir remplir dans l'immédiat, vu que la décision de relâche s'est faite au dernier moment. Bref, du boulot en plus pour le capitaine, des sous en moins pour l'armateur. Total, autant faire escale dans la rade de Brest. Autant de raisons qui pousseront la prochaine fois le brave capitaine à prendre un peu plus de risques et à rester en mer. Aura-t-on, en 'sécurisant' ainsi la baie, résolu la question de la fatigue que les «spécialistes» disent, avant les conclusions de l'enquête, être la cause de cet échouage ?

Va-t-on se faire virer des mouillages abri (Ça a commencé : Groix, Belle-Isle (l'été)...) comme on s'est fait virer des chenaux raccourcis (Four, Fromveur, Ras de Sein, Blanchard, etc.) malgré d'aussi bons alignements qu'avant, de meilleurs radars, le DGPS et des machines plus fiables ? Ou comme on s'est fait virer des manœuvres portuaires avec pléthore de remorqueurs obligatoires (particulièrement pour les pétroliers) ? Tous les commandants (particulièrement ceux qui ont commencé sur les petits navires) ont sous leur casquette une bonne quantité d'abris mémorisés tout au long de leur navigation mondiale.

Alors, on va légiférer. Les experts, au passé maritime hypothétique, et à la carte de visite rutilante de titres ronflants qui n'ont rien à envier aux faux brevets des marins à bas prix, surtout dans le danger qu'ils représentent, vont aller courtoiser le portefeuille et la crédulité des ronds de cuirs de l'administration et des nouveaux gérants d'armement, fantoches ignares de la chose maritime, issus des écoles de commerce, placés là par les banquiers, et qui gèrent leurs navires non pas comme des outils de travail mais comme des casinos.

Les capitaines, issus d'un autre milieu, dont le savoir et l'expérience dérangent les idées simplistes acquises à la va vite, seront dénigrés, assimilés à des agitateurs, voire emprisonnés (au moins on est sûr qu'ils seront inoffensifs). Si on avait laissé faire le capitaine du Prestige et si son Armateur l'avait écouté dès le début, on n'en serait peut-être pas là !

Alors on légifère et on simplifie (soi disant) en grignotant petit à petit les attributions du capitaine (routes, gestion nautique, gestion technique, gestion de l'équipage, chargement, manœuvre, rapport de mer... etc.) sous des arguments fallacieux de confort en sous entendant que le capitaine a d'autre chose à faire (faire de la paperasse, dont 95% est d'une inutilité navrante... et payer les amendes ou aller en taule) et finalement ne sait plus faire grand-chose !

C'est ainsi qu'après le GPS, les communications par satellite, l'Internet, les dispositifs de séparation de trafic, les remorqueurs devant, derrière et sur les côtés dont découle la suppression progressive des pas variables et propulseurs (simplification des machines), on est passé à l'ISM qui a permis de mettre sur fiches perforées et sous forme de cases à cocher nos dernières connaissances utiles qui permettront aux ignorants en col blanc et aux marins à bas prix de communiquer entre eux dans un langage commun, pour en arriver au RIF.

On coûte alors trop cher parce qu'on ne sait plus utiliser notre savoir-faire. La dérive n'a jamais pu être corrigée, les équipages français ont récemment mouillé les 2 pioches en faisant 2 grèves, pour ralentir le mouvement. Reste à espérer, du côté des représentants syndicaux, que l'échouage inexorable de notre métier ait lieu plutôt sur la plage que sur les cailloux.

Alors légiférez, sécurisez, légiférez, sécurisez...

B. ANDRIEUX

PROTÉGER LE COMMERCE MARITIME DU TERRORISME ?

Les récents attentats d'Al-Qaida contre des trains de banlieue à Madrid et les menaces du groupe AZF contre la SNCF, venant deux ans et demi après les détournements d'avions meurtriers du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, rappellent la vulnérabilité du transport terrestre et aérien.

Mais, en dépit d'alertes en Asie du Sud-Est et de l'attaque du pétrolier français *Limburg* au large du Yémen en 2002, Al-Qaida ne s'en est pas pris au transport maritime.

Les experts ne l'excluent pas, et la mort récente du terroriste palestinien Abou Abbas a rappelé le précédent du détournement sanglant du bateau de croisière *Achille-Lauro* en 1985.

Chercheur à l'Institut d'études sur l'Asie du Sud-Est de Singapour (Iseas), Michael Richardson vient de publier un article au titre choc : "Une bombe à retardement pour le commerce global : le terrorisme maritime à l'âge des armes de destruction massive". Il y détaille les vulnérabilités d'un système peu préparé à ce type de menaces et les avantages qu'un groupe déterminé pourrait en tirer avant que les stricts contrôles imposés par Washington après le 11 septembre entrent en vigueur - le 1er juillet -, et même en dépit de ces mesures. Il cite Al-Qaida à propos du *Limburg* : "Si un bateau qui n'a pas coûté 1 000 dollars a réussi à ravager un tanker de cette taille, imaginez le danger qui plane sur l'approvisionnement vital de l'Occident en pétrole."

RISQUE HUMAIN

Les points faibles sont nombreux, comme Singapour, vaste port et entrepôt situé au débouché du détroit stratégique de Malacca, par où transitent le quart du commerce mondial et la moitié de sa consommation de pétrole, et qui se termine par un goulot de 1,5 kilomètre de large. Un détournement de navire dans la zone qui fourmille le plus de pirates pourrait y avoir des conséquences incalculables, surtout s'il se doublait d'intentions machiavéliques telles que couler un cargo géant au milieu du détroit pour y interdire le trafic ou lancer un tanker comme une bombe flottante contre la cité-Etat.

Quelques chiffres montrent l'ampleur du problème, déjà soulevé en 2003 dans un rapport de l'OCDE sur "La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques": le commerce par mer représente 80 % des échanges mondiaux - pourcentage qui tombe à 60 % environ pour l'Union européenne -, qui nécessitent 230 millions de mouvements de conteneurs. Il emploie 1,2 million de marins sur 46 000 navires desservant 2 800 ports, où travaillent des centaines de milliers de personnes. Il permet l'approvisionnement au moindre coût des pays riches en énergie et en produits divers. Avec les délocalisations, il est devenu indispensable au fonctionnement à flux tendu des entreprises qui ont réduit leurs stocks au minimum. Sa vulnérabilité est celle de l'économie mondiale.

Mais le risque potentiel premier est humain. L'explosion d'un transport de produits chimiques dans un port aurait des effets dévastateurs pour les riverains. Philippe Crist, auteur du rapport de l'OCDE, explique que les méthaniers ou pétroliers sont délicats à manier, qu'ils disposent de mécanismes de sécurité efficaces et que les pirates des mers du Sud, même avec un soutien d'Al-Qaida, sont loin de posséder la sophistication nécessaire pour ce type d'opération. Par contre, il n'écarte pas l'hypothèse du détournement d'un cargo vraquier qui transporterait du fuel lourd ou de l'engrais

à base de nitrate d'ammonium, soit "tous les éléments d'une bombe du type de celles utilisées à Istanbul" en 2003.

La France, où des précautions ont été prises depuis le *Limburg*, organise des exercices annuels contre le détournement de méthaniers dans la Méditerranée ou de ferries dans la Manche, explique l'amiral Cot, numéro 2 du secrétariat général de la mer, que cette dernière hypothèse semble principalement préoccuper.

Que faire pour se prémunir contre ce que le rapport de l'Iseas surnomme un "conteneur de Troie" et un enchaînement que décrit le commissaire européen Frits Bolkenstein : "Fermeture des frontières, navires empêchés d'accoster dans les ports, désorganisation totale du système d'approvisionnement, énormes conséquences pour l'économie mondiale" ? Pour se doter d'une stratégie efficace qui ne risque pas de se révéler illusoire sans être trop contraignante, il faut faire des choix.

Il faut chercher un équilibre entre les nécessités du libre-échange et celles d'un commerce sécurisé, entre la dérégulation sauvage et des contraintes prohibitives, et les faire accepter par un secteur dont l'opacité n'est plus à démontrer, selon Michael Richardson. Le coût des nouvelles mesures de contrôle des ports, des navires et des équipages est estimé par l'OCDE à 1,3 milliard de dollars, plus 730 millions de frais de fonctionnement par an (dont 8% pour la France). Les contrôles, même limités - 1% des conteneurs sont inspectés (5% aux Etats-Unis) -, peuvent causer des délais coûteux. Mais, surtout, les transporteurs devront changer leurs méthodes de gestion s'ils veulent être autorisés à accoster dans un port américain ou européen. Ce ne sera pas une mauvaise chose.

Car les pavillons de complaisance - sous lesquels navigue la moitié de la flotte mondiale - ont généré d'inquiétants abus : insécurité des navires, impunité d'armateurs sans scrupule, recrutement dans des conditions douteuses d'équipages sous-qualifiés et qui risquent d'être infiltrés par des terroristes. Cela permet de multiples changements de propriétaire, de pavillon et même de nom pour brouiller les pistes, au nom du moindre coût.

NAVIRES VOYOUS

L'impossibilité de parvenir au véritable propriétaire du *Prestige*, dont le pétrole continue de souiller les côtes espagnoles et françaises, en est un exemple criant. Une douzaine de pays acceptent d'enregistrer n'importe qui en toute légalité. Il n'y a pas que des pays du tiers-monde : parmi les sept pavillons successifs du cargo *Monica* arraisonné par la marine italienne en 2002 avec 928 immigrants illégaux, on comptait celui d'un nouveau membre de l'UE, Malte. Comment ne pas craindre qu'un groupe terroriste ne soit tenté de détourner un de ces navires voyous, ou de s'en offrir un pour se livrer à de la piraterie ou à des opérations suicide ?

En même temps, souligne Philippe Crist, même si "nous vivons dans un monde rempli de risques, peu de groupes terroristes ont l'approche cataclysmique d'Al-Qaida", et "leur unique but est de tuer. On n'a pas encore vu de terrorisme économique." Il faut donc, là aussi, trouver un équilibre entre la menace et la riposte et se concentrer sur les risques les plus probables.

Malgré tout, et c'est la conclusion de Richardson : "Il existe des preuves sérieuses que des menaces pèsent contre le commerce maritime et ses connexions terrestres, y compris les ports et les villes adjacentes." Et de poser la question que l'on n'a pas encore eu à se poser : "Combien de temps faudrait-il à un port et au commerce par navires pour surmonter l'impact d'une catastrophe terroriste ?"

Patrice de BEER

⇨ **Le Cambodge élimine les navires sous-normes**

Pour effacer sa mauvaise image, le nouveau Registre International du Cambodge a réduit le nombre des navires d'un millier à juste 400 en un an. Van Deth, qui surveille le registre a déclaré que les navires Nord-Coréens qui avaient eu des problèmes auparavant ont été éliminés. Le Registre dirigé maintenant par Cosmos basé en Corée du Sud, avait été dirigé pendant huit ans par Cambodia Shipping Corp (CSC) basé à Singapour. Le Gouvernement cambodgien a rompu le contrat en 2002 à la suite d'incidents (dont contrebande de drogue et d'armes), impliquant des navires sous pavillon cambodgien. Le registre avait rencontré de sérieux problèmes depuis que Cosmos avait pris la suite en Mars 2003 parce que CSC continuait à donner des "certificats illégaux" et n'avait pas rendu le registre au gouvernement. "Nous avons résolu ce problème," a dit Van Deth, insistant sur le taux de détention qui était tombé de 20% à 12% en un an. Les efforts pour amener le Cambodge sur la liste blanche de l'OMI vont continuer a-t-il ajouté.

⇨ **Un manifeste incorrect ruine une croisière**

Des centaines de passagers se sont retrouvés sur la quai à Charleston, Caroline du Sud, après que les Coast Guards aient obligé le "Galaxy", des Croisières Celebrity, à quitter le port pour plusieurs heures en raison d'un manifeste passagers incorrectement rempli. Quelques-uns des 380 passagers laissés à quai ont regardé le navire appareiller tandis que les 1634 passagers étaient escortés à 12 milles au large, hors des eaux territoriales, pour attendre les 24 heures de préavis réglementaires. Le navire est ensuite revenu à quai pour reprendre son programme. La compagnie risque une amende de 32500\$ pour une troisième infraction se rapportant à des manifestes incorrects. Les deux précédents incidents s'étaient produits à Charleston et à San Juan et concernaient aussi le Galaxy. Dans le dernier cas, le porte-parole des Croisières Celebrity a déclaré qu'un "pépin informatique" avait empêché le préavis d'arriver à temps aux Coast Guards.

⇨ **Encore des soucis d'environnement pour Carnival**

Après avoir plaidé coupable pour violations de l'environnement en avril 2002 et avoir payé 18M\$ d'amende, la Société Carnival a été mise sous éprouve proba-

toire pour 5 ans. A moins de la moitié de cette période, la compagnie a annoncé qu'elle envisageait qu'il pourrait y avoir de nouveaux problèmes. Dans un document récent, Carnival a admis que le 5 mars, "Holland America Line (HAL) avait informé les autorités des Pays Bas et US qu'un de ses chefs mécaniciens avait reconnu n'avoir pas traité correctement les eaux de cale sur le Noordam". Une enquête interne a déterminé que "les opérations non conformes auraient pu commencer" en janvier et "continuer de façon sporadique" jusqu'au 4 mars. Selon Carnival, HAL et trois officiers mécaniciens ont déjà reçu du Procureur des Etat Unis de Tampa, en Floride, des assignations à comparaître devant un grand-jury. Si de nouvelles charges sont relevées, Carnival a déclaré qu'un jugement pourrait comprendre des amendes et l'exclusion des contrats fédéraux, y compris l'impossibilité pour HAL d'opérer dans le Parc National de Glacier Bay.

⇨ **La justice américaine met encore la main sur un pollueur**

Le Département de la Justice US (DOJ) continue sa chasse et ses mises en accusation pour pollution dans le Pacifique Nord Ouest. Le DOJ a confirmé que la Marmaras Navigation basée au Pirée a conclu un accord à Tacoma, état de Washington et admis le traitement incorrect des huiles usées et une tenue incorrecte du registre des hydrocarbures. Les accusations de crime remontent à une inspection par les Coast Guards en avril 2003 du vraquier Agia Eirini dans le port de Kalama, état de Washington. Selon le DOJ, Marmaras a accepté de payer une amende de 200.000\$, et mis 50.000\$ en dépôt légal pour payer un nouveau plan de traitement des huiles usées. Le jugement final, lorsque le juge décidera si l'accord est acceptable à la cour, est prévu pour le 9 juillet. La mise en accusation de Marmaras est le neuvième cas de poursuites criminelles contre des intérêts maritimes dans les 18 derniers mois dans la juridiction de Seattle/Tacoma.

⇨ **Les Coast Guards US : coopérez, sinon... (safety = sécurité, security = sûreté)**

Des sanctions strictes attendent les navires approchant des eaux US en provenance de ports qui n'ont pas voulu recevoir les "évaluateurs sûreté" itinérant des Coast guards ou qui n'ont pas passé leur "évaluation". Ayant déjà vérifié la conformité à l'ISPS (International Ship and Port Security) avec les représentants

de 50 pays commerçant avec eux, le nouveau schéma US - nommé l'"International Port Security Program" - exige que des équipes itinérantes d'"évaluateurs sûreté" américains visitent environ 45 pays chaque année. Ces équipes rencontreront les fonctionnaires maritimes et portuaires, évalueront leurs processus d'approbation sûreté pour les ports et les navires, apporteront une assistance technique aux ports ayant encore des difficultés, et partageront les pratiques efficaces utilisées dans d'autres pays. Les navires à destination des port US en provenance de pays qui ne sont pas à niveau seront soumis à arraisonnement à la mer, mouvements sous escorte militaire, inspections sûreté détaillées à la mer ou à quai, ou interdits d'entrer dans les eaux US. "En aidant les autres nations à évaluer leurs mesures de sûreté dans leurs ports, nous pouvons aider à assurer la sécurité et la sûreté de l'ensemble du système de transport maritime" a dit Adam Thomas H Collins Commandant des Coast Guards.

⇨ **L'Espagne va regrouper ses autorités maritimes**

Le nouveau ministre, Magdalena Alvarez, va créer une nouvelle Agence Maritime qui verra la création d'une autorité garde côte. Dans le but d'améliorer la coordination entre de nombreuses autorités maritimes et portuaires, Fernando Palau, président de Gijon Port Authority, a été désigné comme nouveau Secrétaire d'Etat aux Transports. Il est prévu diriger la nouvelle Agence Maritime dans laquelle pourraient être regroupées l'agence portuaire nationale 'Puertos del Estado' et l'Autorité de la Marine Marchande. Palau était directeur de l'agence portuaire entre 1992 et 1996. L'Association des Armateurs Espagnols considère que Pulau est un bon patron pour le secteur maritime.

⇨ **Les "Huit de Karachi" du Tasman Spirit rentrent chez eux et plaident pour Mangouras**

Les "Huit de Karachi" rentrent chez eux. Les obstacles légaux s'opposant au rapatriement des sept membres d'équipage du Tasman Spirit et du Commandant du remorqueur russe Tsavliris ont été levés. Un rapport du American P&I Club a insisté sur le fait que les charges retenues n'étaient pas supprimées, mais que les conditions de leur liberté provisoire ont été étendues et ils ont été autorisés à quitter le Pakistan.

Les quatre grecs du Tasman Spirit libérés ont exhorté les autorités espa-

gnoles à suivre les actions du Pakistan. "L'Espagne étant un pays Européen et un membre important de l'Union Européenne devrait aussi libérer Mangouras", a déclaré Diltrios Karystinos, commandant du Tasman Spirit. Le Second capitaine Georgios Meimetus a demandé que les autorités espagnoles libèrent immédiatement Mangouras. Les hommes ont dit qu'ils avaient été très bien traités durant leur détention. Sept membres d'équipage du Tasman Spirit ainsi que Nikos Pappas commandant du remorqueur Tsavlis ont été détenus de puis août pour le compte de l'Autorité du Port de Karachi.

⇨ **L'Inde appelle à la création d'une Convention pour les navigateurs**

L'Inde exhorte la communauté internationale à préparer une convention pour protéger les intérêts des marins et des officiers inculpés d'infractions sur un sol étranger ou dans des eaux internationales. En arrière plan de ce mouvement il y a le procès annoncé de l'équipage de l'Erika. Son commandant Indien, le Capitaine Karun Mathur, a qui il a été conseillé de ne pas voyager à l'étranger, a demandé l'aide des autorités indiennes. Le Secrétaire de la Marine marchande DT Joseph a déclaré récemment au Conseil de l'OMI qu'en ce qui concernait l'arrestation des commandants et la mise en prison d'équipages pour infractions relative au transport maritime, cela n'était actuellement pas couvert par une convention internationale appropriée. Il a dit que la détention de l'équipage du Tasman Spirit et du capitaine du remorqueur devrait attirer l'attention sur le besoin d'une Convention sur le traitement des navigateurs impliqués dans incidents si malheureux. Le Directeur Général du transport Maritime Indien a demandé à tous ceux qui ont des intérêts dans le maritime de participer à la préparation d'une convention.

⇨ **L'UE crée une agence de "sûreté du territoire"**

Une nouvelle agence de la sûreté destinée à superviser la protection de l'infrastructure des transports européens a été créée à Bruxelles et entrera en vigueur le 1^{er} mai 2004. Une nouvelle branche de la Direction Générale des Transports et de l'Energie a été créée spécialement pour s'occuper des problèmes de sûreté, avec une section entière dédiée aux problèmes maritimes. Dirigée par Jean Trestour, un poids lourd de la Commission et précédemment chef de la politique maritime, la nouvelle agence, dénommée "Direction J" supervisera la nouvelle législation et

développera de nouvelles mesures pour protéger toutes les zones des installations de transports et d'énergie de l'Europe. Sa mise en place fait suite à plusieurs semaines de réunions à Bruxelles sur la sûreté après l'attentat du 11 mars 2004 à Madrid. Les Chefs d'Etat Européens se sont mis d'accord sur 50 mesures visant à renforcer les dispositions sur la sûreté lors du sommet du 25 mars, y compris la désignation de Gijs De Vries, ancien délégué du ministère de l'intérieur hollandais, comme nouveau coordinateur européen de la lutte anti-terroriste.

⇨ **L'équipage de l'"Express Samina" perd ses brevets.**

Le ferry grec Express Samina, a coulé en septembre 2000 entraînant 82 morts. Le Conseil Disciplinaire Grec de la Marine Marchande a retiré à vie leurs brevets au Capitaine Vassilis Yannakis, au Second Capitaine Tassos Psychogios et au 2^e Lieutenant Yannis Triantafylos. Le Conseil les a déclarés coupables de graves négligences ayant entraîné le désastre. Le Conseil a aussi suspendu le brevet du Chef Mécanicien Gerassimos Skiadaresis pour 36 mois. Les quatre, ainsi que les représentants de Hellas Flying Dolphin, Costas Klironomos et Nikos Vicatos, ont été inculpés pour acte criminel par la cour d'appel. Ils ont tous fait appel de leur jugement devant la plus haute cour de l'Etat. Si leur appel est rejeté, ils seront rejugés par une cour d'assise de trois membres et risquent jusqu'à dix ans d'emprisonnement.

⇨ **Prestige : suspension peu judicieuse d'un témoin**

La Cour Suprême de Justice de Galice a décidé que la décision prise par José Luis Lopez-Sors président de l'Autorité de la Marine Marchande Espagnole, de suspendre Fernando Balbas en décembre dernier "manquait totalement de motif justifié. Il est évident que cela va plus loin qu'un conflit administratif". Balbas a accepté de témoigner pour le parti de gauche Izquierda Unida, qui prétend que Lopez-Sors prit la décision d'éloigner le Prestige des côtes à 21h30 le 13 Novembre 2002 sans avis technique. Cela contredit la déclaration de Lopez-Sors qui dit avoir pris sa décision le 14 Novembre après avoir reçu les informations techniques. Lopez-Sors a justifié la suspension de Balbas en l'accusant d'abus d'autorité, sérieux manque de considération pour ses supérieurs et attaque de la probité de l'Administration espagnole. L'Izquierda Unida a entamé une procédure contre Lopez-Sors pour non respect du code pénal espagnol.

⇨ **Un vraquier en danger de sombrer avec un trou dans la coque ordonné de garder ses distances**

Un vraquier Taiwanais risque de sombrer au large du Cap, après qu'un énorme trou ait été découvert dans la cale 3. Le "Cape Africa" de 149533 tonnes de port en lourd, appartenant et géré par U-Ming Marine de Taipei, est en route du Brésil vers l'Extrême Orient avec du minerai de fer.

Le vraquier est maintenu en position par le remorqueur 'Smit Amandla' à 120 milles au sud ouest du Cap. Selon l'Autorité de la Sécurité Maritime Sud Africaine le navire taiwanais ne sera pas autorisé à s'approcher plus près tant que tout le fuel estimé à 1900 tonnes n'aura pas été enlevé. Sa décision fait suite au naufrage d'un autre vraquier, le 'Treasure' à 6 milles au large de Melkbosstrand près du Cap en juin 2000 où plus de 1000 tonnes de fuel se sont répandues sur les plages et les îles environnantes. En attendant une équipe d'inspecteurs s'est rendue à bord par hélicoptère pour évaluer les dommages et décider des mesures à prendre pour sauver le navire. Une partie de l'équipage a été mise sur le remorqueur ne laissant qu'une équipe de sécurité à bord. Les avaries consisteraient en deux tôles de 20m de long et de 2,4m de large qui se sont déchirées de la coque. L'avarie qui se situerait à 2m sous la flottaison ne pourra être confirmée que lorsque des plongeurs pourront se rendre à bord du navire. Le 'Cape Africa' a été construit en 1991 et est classé par l'ABS.

⇨ **Les terroristes pourraient étrangler Malacca**

Singapour a signalé l'impact 'dévastateur' que pourrait avoir la fermeture du Détroit de Malacca à la suite d'une attaque terroriste. "Il est tout à fait possible que des terroristes aient recours à la technique des pirates pour s'emparer d'un super pétrolier ou d'un chimiquier" a déclaré le Ministre de la Défense Teo Chee Hean lors de l'ouverture du deuxième exercice de Lutte contre les Mines dans le Pacifique Occidental. La fermeture de Malacca signifierait le déroutement des 50.000 navires qui parcourent le Détroit chaque année a ajouté le Ministre. Teo a insisté sur le fait que la responsabilité du maintien de la sécurité dans le Détroit est du ressort des Etats côtiers - Indonésie, Malaisie, Singapour - et a demandé que tous ceux qui y ont des intérêts participent - y compris les utilisateurs. Le Chef de l'Amirauté Indonésienne, l'Amiral Bernard Kent Sondakh a dit que des opérations militaires conjointes dans le Détroit ne pourront être menées qu'après demande ou approbation par les Etats côtiers.

Conséquences de la perte du Pépé-Roro accroché par ses funes par l'Arklo-Ranger (capitaine seul à la passerelle) le 03/02/2003 ayant entraîné la disparition de 3 marins.

Lu dans le JMM du 14 Mai sous la plume de M. Neumeister les conclusions de l'équivalent Néerlandais du BEA mer.

Pépé-Roro / Arklow-Ranger : Reconsidérer les rôles d'équipage

Le Conseil (néerlandais) de la navigation, à la fois tribunal commercial maritime et équivalent du BEA mer français recommande "avec insistance aux autorités compétentes d'étudier avec le plus grand soin les rôles d'équipage déposés. Lors de l'appréciation de ceux-ci, il convient en effet de tenir compte, dans une large mesure, de la zone de navigation et de la pression du travail qu'elle engendre. Tant les autorités que l'armement sont tenus d'assumer leurs responsabilités s'y rapportant", lit-on dans la traduction française de la décision du Conseil. Cette traduction est réalisée pour le compte du cabinet Holman, Fenwick & Willan, chargé des intérêts des ayants droit des victimes françaises.

Le représentant de l'administration néerlandaise eut le mérite de parler clair: "J'approuve ces conclusions et constatations établies dans le rapport d'enquête français [...] : surveillance à bord des deux navires insuffisante, les moyens auxiliaires d'aide à la navigation disponibles à bord n'ont pas été mis en œuvre de manière suffisante, le chalutier français était sous-équipé, le cargo néerlandais naviguait conformément au rôle d'équipage, mais les enquêteurs français ont émis des observations relatives au nombre de membres de l'équipage indiqué sur le rôle d'équipage". Le même note que "l'enseignement à tirer du présent sinistre consisterait, pour les autorités maritimes compétentes, à procéder à une réévaluation de la méthodologie appliquée pour l'examen du plan d'équipage déposé par l'armement. Il ne suffit effectivement pas de constater que tout est parfaitement en ordre sur papier: il convient de (pouvoir) travailler à bord en toute sécurité".

NE PAS LAISSER JOUER LES ETATS SEULS

Si le BEA mer néerlandais est écouté par ses autorités avec la même attention que son homologue français, il vaudrait mieux interdire soit la navigation aux caboteurs néerlandais dans les eaux françaises, soit aux chalutiers français de sortir quand passe un caboteur néerlandais. De toutes les façons, sachant que la sécurité maritime est un élément de coût, donc de compétitivité, il serait hautement préférable de ne pas laisser "jouer dans leur coin" les autorités néerlandaises (ou françaises, selon les cas) : grâce à la Grande-Bretagne, entre autre, il n'y a toujours pas d'espace maritime communautaire, pas plus que de registre, mais au moins pourrait-il y avoir des normes d'armements communes à tout registre d'Etat membre de l'Union européenne. Malte et Chypre ne peuvent qu'y être favorables... Toujours est-il que le brevet du commandant, 59 ans au moment de l'accident, a été suspendu pour trois mois.

L'ARMEMENT EST IMPLIQUÉ

Dans ses considérations, le Conseil souligne qu'il "a tout à fait conscience du fait que l'emploi du temps relatif au quart, à savoir des tranches respectives de six heures, auquel s'ajoutent peut-être plusieurs heures pour effectuer les

tâches administratives etc. n'est pas une sinécure à la longue. La situation est souvent fonction de la zone de navigation et des temps de repos dans les ports desservis. Il convient en effet que l'armement en tienne dûment compte lors de la constitution du rôle d'équipage. L'armement est tenu de fournir aux capitaines un équipage suffisant en nombre et qualité. Et il appartient aux autorités de prêter une attention particulière à la procédure d'approbation du rôle d'équipage.

A bord aussi, il convient d'assumer ses responsabilités et notamment d'avoir conscience du fait que la passerelle ne peut pas faire office de bureau lors du quart. Il ne faut pas, lors du quart, effectuer des tâches risquant de compromettre la sécurité de la navigation, et ce d'autant plus lorsque l'on est plus âgé car il est alors, en règle générale, plus difficile de faire deux choses à la fois (le présent cas d'espèce en apporte la preuve)". Un document⁽¹⁾ à étudier avec soin, d'autant que les Pays-Bas présideront l'Union européenne au second semestre.

Michel NEUMEISTER

⁽¹⁾ Le Conseil souligne également: des problèmes de communication en anglais entre le commandant et le CROSS ; des comportements perfectibles de la part d'autres bateaux de pêche français, l'impossibilité de frapper une aussière sur le Pépé-Roro pour l'aider à flotter, que l'hélicoptère ne disposait dans un premier temps que d'un seul plongeur.

En passant par la cambuse

Cuisiner les andouilles

Dans notre dernier numéro, je vous avais parlé de quelques andouilles que nous possédions, mais j'avais surtout parlé de l'élaboration de ces andouilles, laissant entendre qu'il s'agissait non seulement d'un produit fini à manger de suite, mais aussi une matière première pour la préparation de certains plats.

Ainsi vous pocherez l'andouille de Jargeau à l'eau frémissante et après l'avoir passée sur le grill, on l'accompagnera d'une purée de pommes de terre (Attention, la purée de pommes de terre relève de la grande cuisine !) ou d'un plat de légumes secs. Par exemple, après trempage, faites cuire des haricots blancs dans de l'eau avec un bouquet garni, un oignon piqué de girofle et en fin de cuisson ajouter une andouille pochée et grillée.

A Aire sur la Lys, avec une andouille on fera une **potée airoise** avec des carottes, navets, céleri, poireaux, haricots blancs et une andouille crue que l'on fera pocher 30 à 35 mn à 80°.

L'andouille du Val d'Ajol, d'une plus grande production, a suscité d'avantage de recettes, dont le **Hachis Parmentier à l'andouille du Val d'Ajol**. Pour 4 personnes, prendre 2 andouilles, 400g d'épinards, 1 gousse d'ail, 400g de pommes de terre bintje, chapelure, 100g de beurre et 2dl de crème. Pocher les andouilles, laisser refroidir, faire une purée de pommes de terre, ajouter un peu de beurre et de crème, cuire les épinards avec le reste de crème et la gousse d'ail que l'on retirera ensuite. Dans un plat à gratin, faire un lit d'épinards, y déposer des rondelles minces d'andouille, recouvrir avec la purée, arroser de chapelure et de beurre fondu, passer au four 180° pendant 10mn.

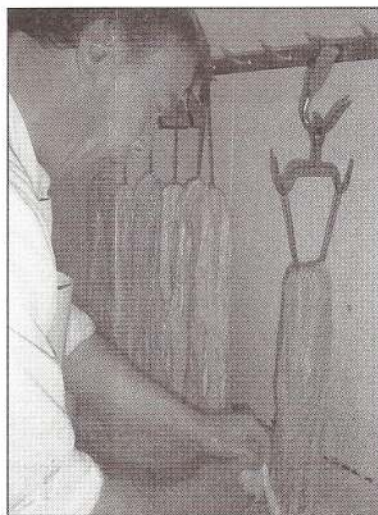
On pourra faire aussi une **Boulangère d'Andouilles du Val d'Ajol au vin de Pouilly** :

Pour 4 personnes: 2 andouilles, 1 kg de pommes de terre BF 15, trois petits oignons, 1/2 litre de bouillon

de volaille, 1/2 bouteille de vin de Pouilly sur Loire, 1 feuille de laurier. Pocher les andouilles 20 mn, laisser refroidir. Cuire les pommes de terre et les éplucher, couper les oignons en rondelles, les faire pocher 5 mn dans le mélange vin et bouillon de volaille, couper autant de rondelles d'andouille que de pommes de terre, intercaler les rondelles avec celles d'oignon dans un plat ovale, enderter une feuille de laurier et arroser avec la cuisson des oignons, cuire au four 150° pendant 30 mn. Servez avec une salade de pissenlits.

D'une production encore beaucoup plus importante, les andouilles de Vire et de Guéméné n'en finissent pas d'inspirer les Chefs normands et bretons qui s'évertuent à les associer avec les produits du terroir comme le Camembert en Normandie ou la langoustine en Bretagne.

Goûtez cette **Boulangère d'Andouille de Vire** : couper 2 pommes boskoop en quartiers, couper 1 oignon, 4 échalotes et 4 pommes de terre en rondelles, le faire suer en cocotte avec un bon morceau de beurre et un bouquet garni ainsi que 3 ou 4 gousses d'ail pendant 2 ou 3 minutes, ajouter 4 dl



Jean-Paul Le SOUEF, artisan à Vire (Calvados) au montage d'une véritable andouille de Vire, où l'on voit que le boyau reste entier sur toute la longueur de l'andouille.

Maison
LESOUÉF
VIRE

Fabrication artisanale



Véritable Andouille de Vire
Fumée au Feu de Bois

1^{er} Grand Prix d'Excellence 1996-2001-2002-2003

1^{er} Prix National et Trophée 1999 à Vire

Médaille de Bronze à Paris 2002-2003



Expédition à la demande
Vente particuliers et professionnels

Près de l'église Sainte-Anne - VIRE

Tél. / Fax 02 31 67 70 32

Ferme le mercredi et le dimanche

de bouillon de volaille, poivrer, saler avec prudence, porter à ébullition, ajouter l'andouille et cuire 1/2 heure. Sortir l'andouille par sa ficelle et couper de grosses tranches en sifflet que l'on déposera sur la garniture et manger bien chaud.

Si vous utilisez une andouille de Guéméné vous obtiendrez une **Boulangère d'Andouille de Guéméné**.

Poêlée d'andouille et noix de Saint-Jacques : pour 4 personnes, cuire 4 pommes de terre non épluchées au four ou sous la cendre, dans 2 poêles différentes cuire 12 noix de St-Jacques et 16 rondelles d'andouille pendant 5 ou 6 minutes, dresser l'assiette avec une pomme de terre fendue et garnie de crème fraîche, une salade de mesclin assaisonnée de vinaigre de cidre, huile d'olive, poivre du moulin et fleur de sel, sur laquelle on dépose rondelles d'andouille et noix de St-Jacques.

Pour ceux qui peuvent se procurer des andouilles qui peuvent se conserver plus de six mois, grises de sel et longues, régaliez vous en les faisant dessaler pendant 48 heures en changeant l'eau 3 ou 4 fois, puis mettez-les dans un bon volume d'eau frémissante, portez à ébullition et cuire à petit bouillon pendant 3 heures 30, vous verrez votre andouille perdre la moitié de sa longueur. A manger chaud avec une grande purée de pommes de terre. De saveur corsée, une bolée de cidre ira très bien pour accompagner avec modération ces andouilles.

Cdt Yves CHARLOT



un navire en dégazage volontaire...



ou involontaire...